کیپٹن لنڈبرگ

سید فیاض محمود

نیویارک سے پیرس

تبہ حناور لاہو

کیپٹن
لنڈ برگ

اردو میں زندگی پرور کتابوں کا سلسلہ

نیویارک سے پیرس تک پہلی پرواز

تصنیف : کیپٹن چارلز اے۔ لنڈ برگ

ترجمہ : گروپ کیپٹن سیّد فیاض محمود
ڈائرکٹر آف ایجوکیشن
پاکستان ایئر فورس

مکتبہ خاور ○ چوک مینار ○ لاہور

پیش لفظ

چارلز لنڈبرگ کی تاریخی پرواز، جس کا اس کتاب میں ذکر ہے، انسانی ہمت اور اولوالعزمی کی عظیم یادگاروں میں سے ہے۔ کولمبس کی بحری مہم کے بعد شاید ہی کوئی کارنامہ ایسا شاندار ہوگا جو مالی اور میکانکی مشکلات کے اعتبار سے اس کا مقابلہ یا برابری کر سکے۔ سب سے قابل قدر بات یہ ہے کہ آج سے تیس سال پہلے کے ہوائی جہاز اپنی پرواز کی ابتدائی منزل میں تھے۔ جب ہوائی جہاز کی اوسط رفتار فی گھنٹہ ۱۰۰ میل سے زیادہ نہ ہو اور ہواباز کی نشست گاہ چاروں طرف سے ایسی گھری ہوئی ہو کہ وہ سامنے کی طرف دیکھ بھی نہ سکے اور گھنٹوں اکڑوں بیٹھا رہنے کی وجہ سے اس کا بند بند سو جانے پر بے حس ہو جائے اور جب آلات پرواز ابھی اتنے ناقص ہوں کہ برقی طوفانوں میں سے گزرتے وقت وہ کام کرنے سے عاری ہو جائیں اور ہواباز کی جگہ اتنی تنگ ہو کہ وہ جہازرانی کے نقشے بھی اچھی طرح پھیلا کر نہ دیکھ سکے اور جب پانچ منٹ کے لیے سو جانا موت سے ہمکنار ہونے کے مترادف ہو ایسے حالات میں ساڑھے تین ہزار میل کی مسلسل اور کامیاب پرواز ایک حیرت انگیز کارنامہ ہے۔ جیسا کہ کرنل لنڈبرگ خود لکھتے ہیں۔

"اور اب جو میں اُس پرواز پر غور کرتا ہوں تو مجھے حیرت ہوتی ہے کہ اُس میکانیکل بے بضاعتی کے باوجود میں نے یہ مہم کیسے سر کر لی۔"

ترجمہ کی بابت کچھ کہنا ضروری معلوم ہوتا ہے۔ یہ ایک نئی قسم کا ترجمہ ہے۔ ہوابازی ہمارے مُلک اور ہماری زبان کے لیے نئی چیز ہے۔ اس لیے ابھی ہمیں موقع نہیں ملا کہ ہم اس سے متعلق الفاظ اور تراکیب وضع کرسکیں ہو یہ رہا ہے کہ جب ہوابازی کی باتیں ہو رہی ہوں تو زبان خواہ اُردو ہی استعمال کی جائے تمام الفاظ جو ہوائی صنعت یا اُڑان سے تعلق رکھتے ہیں وہ انگریزی سے مستعار لیے جاتے ہیں اور زبان خوب گنگاجمنی رُوپ دھار لیتی ہے۔ ہم نے کوشش کی ہے کہ حتی الوسع اصطلاحات ایسی استعمال ہوں جو غیر مانوس اور ثقیل نہ محسوس ہونے پائیں۔ مگر دقت یہ ہے کہ بعض سہل ممتنع انگریزی الفاظ کا ترجمہ کرنا ناممکن سا ہو گیا مثلاً Stick ہے ہم نے مجبوراً چھڑی کا نام دے دیا۔ ایک چھڑی کی طرح کا آلہ ہے جو اس وقت کے ہوائی جہازوں میں نصیب ہوتا تھا دوران پرواز میں ہواباز اُسے پکڑے رکھتا ہے اور اُس کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو اونچا کرتا ہے اور اُسی کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو زمین پر اُتارتا ہے اسی کی وجہ سے طیارہ ہواباز کی گرفت میں رہتا ہے۔ دوسرا لفظ Rudder ہے یہ ایک متوازی آلہ ہے جو ہواباز کے پاؤں کے قریب نصب ہوتا ہے۔ ہواباز اپنے دونو پاؤں اس پر دھرے رکھتا ہے اور اُسکی مدد سے ہوائی جہاز کو دائیں بائیں گھماتا ہے ہمیں اس لفظ کیلئے پتوار سے بہتر کوئی لفظ نہ نصیب ہو سکا چنانچہ کوشش کے باوجود کئی جگہ قارئین کو ثقیل تراکیب اور غیر مانوس اصطلاحات سے دوچار ہونا پڑیگا چونکہ اس سے مفر نہیں تھا اس لیے اُمید ہے کہ قارئین یہ درشتی الفاظ معاف فرمائیں گے۔

گروپ کیپٹن سید فیاض محمود

چارلز لنڈبرگ کی کہانی

اُس کی اپنی زبانی

❋

بابِ اوّل

۱۹۲۷ کے موسمِ بہار کی صبح ہے۔ ہوا کا ہلکا ترشح ہو رہا ہے۔ اس وقت عصرِ جدید کی ایک شاندار مہم کا آغاز ہوتا ہے۔ اس دن چارلز اے لنڈبرگ ایک انجن کے طیارے میں نیویارک سے پیرس تک کی پرواز پر روانہ ہوتا ہے اور ساڑھے تینتیس گھنٹوں کی پرواز کے بعد یورپ اور امریکہ کے براعظموں کے درمیان پہلی مسلسل پرواز کی تکمیل کرتا ہے

پرواز کا نقشہ کیا تھا اور اس کی تکمیل کیونکر ہوئی۔ اس کی کہانی یوں ہے۔ یہ کہانی برسوں زیرِ تحریر رہی۔ اور اب لنڈبرگ نے وہ تمام تفصیلات بھی بیان کر دی ہیں جو ۱۹۲۷ میں صیغۂ راز میں تھیں۔ اصل میں وہ ان دنوں ابھی بالکل نوجوان تھا اور اپنے فضائی کارنامے گنوانے میں اُسے بہت حجاب تھا پھر اس کے پاس اتنا وقت بھی نہ تھا۔ کہ مایوسی اور موت سے جو اس کا مقابلہ ہوا تھا، اس کی جزئیات کو وہ داستان کی

شکل میں لے آئے۔

اس کی کتاب کے افتتاحی باب میں لنڈ برگ سے ہمارا تعارف اس وقت ہوتا ہے جب وہ دنیا کا مشہور ترین ہوا باز قرار پانے والا ہے۔ یہ ستمبر ۱۹۲۶ء کا زمانہ ہے۔ وہ ان دنوں سینٹ لوئس اور شکاگو کے درمیان ایک پرانی وضع کا دو پروں والا ڈاک کا طیارہ اڑایا کرتا تھا۔ اس تمہید کے بعد اس کی کہانی اُس کے اپنے مخصوص انداز ہی میں سنیئے:

رات کا سایہ مشرقی افق پر پھیل رہا ہے۔ میں جہاز میں بیٹھا ہوا اپنی نشست گاہ سے اِدھر اُدھر جھک کر وسطی الی نوئس کے سر سبز کھیتوں کا نظارہ کر رہا ہوں کہ ان جگہ جگہ اپنا دن بھر کا کام ختم کر رہے ہیں اور جب میرا ڈاک کا طیارہ اُن کے سر پر سے گذرتا ہے تو بعض کسان اوپر دیکھ دیکھ کر ہاتھوں سے اشارے کرتے ہیں۔ چند منٹ میں شام ہونے والی ہے اور میں ابھی جنوبی پی اوریا ہی میں ہوں، موسم گرما کے طویل دن کتنی جلدی گذر گئے۔ ان دنوں شکاگو تک روشنی رہا کرتی تھی۔ اپریل کے مہینے کی وہ مبارک سہ پہر جب شکاگو اور سینٹ لوئس کے درمیان فضائی مواصلات کا سلسلہ قائم ہوا۔ چند ہفتوں کی بات معلوم ہوتی ہے اس جدید فضائی شاہراہ کے خصوصی ہوا باز کی حیثیت سے افتتاحی پرواز کا اعزاز مجھے بخشا گیا۔ راستے میں شہریوں کا ہجوم تھا۔ جا بجا لوگ مصافحے اور معانقے کر رہے

(۱) Charles A. Lindberg (۲) St: Louis (۳) Chicago
(۴) Central Illinois (۵) Peoria

تھے اور تصویریں اُتاری جارہی تھیں۔

پہلی ڈاک کے تھیلے تو شائقین کے خطوط سے اَٹے پڑے تھے۔ لیکن دوسری ہی مرتبہ یہ شوق کم ہوگیا جس باقاعدگی سے ہم ہفتہ وار ڈاک لے جایا کرتے تھے اس پر ہمیں بڑا ناز تھا۔ مگر اب ڈاک کے تھیلوں پہ اُن کے خالی ہونے کی وجہ سے شکنیں سی پڑی ہوئی تھیں۔ اس کی وجہ لوگوں کے شوق کی کمی کے سوا اور کچھ نہ تھی!

ہمارا معاہدہ یہ تھا کہ ہم ہفتے میں پانچ پھیرے کیا کریں اور کام صرف یہ تھا۔ کہ ہم سینٹ لوئس کی ڈاک ایسے وقت پہ شکاگو پہنچادیں کہ مغرب سے آنے والے طیاروں کے ساتھ ڈاک کا سلسلہ قائم رہے۔ یہ وقت اس انداز سے مقرّر کیا ہوا تھا۔ کہ خطوط نیویارک اور بازار اور منڈیوں کے کھلنے تک پہنچ جائیں۔

ہم تین ہوا باز اس خدمت پہ مامور تھے۔ فلپ لو، طامس نیلسن اور میں۔ بعض اوقات جب دوسرے راستے بند ہوجاتے تو اپنے نو تعمیر فوجی طیارسے بادلوں کی تہہ کے نیچے نیچے اڑ کر شکاگو کے مے ووڈ فیلڈ کے ہوائی اڈّے پہ اتار لیتے تھے۔

اس دفعہ میرا طیارہ پھر بادلوں کی زد میں آگیا۔ صبح آٹھ بج کر بیس منٹ پہ میرے انجن نے ٹھوکھو کی آواز نکالنی شروع کی اور اُس نے رکنا شروع کردیا۔ کچھ دیر کے بعد وہ تقریباً بند ہوگیا۔ اب میں نے پٹرول کی فاضل ٹنکی بھی کھول دی۔ انجن میں طاقت لوٹ آئی لیکن اس ٹنکی کا پٹرول صرف بیس منٹ کے لیے کافی ہوسکا۔ نیچے ہو دیکھا تو مجھے ایک روشنی نظر آئی۔ ایک معمولی سی چمک! اس کا مطلب فقط یہ تھا

---

(۱) Philip Love (۲) Thomas Nelson (۳) Maywood Field

کہ دُھند پھٹ رہی ہے۔ میں چکّر کاٹتا ہوا اپنے جہاز کو نیچے لے آیا اور روشنی ڈالنے والی تار کو کھینچا۔ اس روشنی میں مجھے کُہر کی ٹھوس تہہ نظر آئی۔ اب میرے لیے ایک ہی چارہ تھا کہ جہاز سے چھلانگ لگاؤں۔ چنانچہ میں نے جہاز کو بلند کیا۔

پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر میری مشین دوبارہ بند ہوگئی۔ میں نے ایک پہلو پر غوطہ لگایا اور کُود پڑا۔ پیراشوٹ[ا] بندھا ہی ہوا تھا میں نے کھولنے کی گھنڈی کو کھینچا پیراشوٹ کھل گیا۔ چند ہی لمحے گذرے ہوں گے کہ میں نے اپنا طیارہ، دُھندلا دُھندلا سا اپنی ہی سمت گھومتا ہوا دیکھا شاید پٹرول کے کچھ آخری قطرے انجن میں پہنچ گئے ہوں گے جنہوں نے ہچکیاں لیتے ہوئے طیارے کو پھر سہارا دیا۔ اب میں نے سُنا کہ انجن کی آواز پھر تیز ہوگئی۔ اب طیارہ پھر نمودار ہوا۔ اِدھر میں پیراشوٹ سے آہستہ آہستہ نیچے اُتر رہا تھا، اُدھر طیارہ ہوا میں قلابازیاں کھا رہا تھا۔

اب میں نیچے تیزی سے گر رہا تھا۔ چنانچہ میں نے اپنی ٹانگوں کو جوڑ لیا اور ہاتھ اپنے چہرے پر رکھ لیے۔ تھوڑی ہی دیر میں ایک گندم کے کھیت میں گر پڑا۔ قریب ہی بیل گاڑیوں کے کچے راستے تھے اب ایک موٹر آہستہ آہستہ چلتی میری طرف آئی اور قریب آکر رُک گئی۔ موٹر چلانے والا روشنی اِدھر اُدھر ڈال کر کسی چیز کی تلاش کر رہا تھا۔

موٹر میں کئی آدمی تھے۔ اُن میں سے ایک نے آواز دی۔

"کیا تم نے ہوائی جہاز کی آواز سُنی ؟"

"ہوا باز میں ہی ہوں۔" میں نے جواب دیا۔

[ا] Parachute

ابھی ابھی ایک طیّارہ زمین پر گرا ہے۔ اور یہیں کہیں گرا ہے" اس نے میری بات پر توجہ نہ دیتے ہوئے کہا۔

"طیّارچی میں ہی ہوں۔ میں ہی اُسے اڑا رہا تھا"۔ میں پھر بولا

"تم اُڑا رہے تھے؟ خدا کی پناہ! ..... پھر کیا ہوا؟ ......"

"میں اپنے پیراشوٹ کی مدد سے اُتر آیا"، میں نے پیراشوٹ کی سفید گٹھڑی دکھاتے ہوئے کہا، طیّارہ کوئی دو میل کے فاصلہ پر گنبد بنا پڑا تھا۔ اس کا ایک بازو بھُٹّوں کے ایک بڑے سے ڈھیر میں پھنسا ہوا تھا اور طیّارہ تقریباً اسّی گز گھسٹنے کے بعد تاروں کے ایک جنگلے میں اُلجھ کر رہ گیا تھا۔ میں نے ڈاک کے تھیلے اس میں سے نکالے اور انہیں اُٹھا کر ایک قریب کے ڈاک خانہ میں لے گیا تاکہ ڈاک ریل کے ذریعے چلی جائے۔

اس واقعہ کے تقریباً ایک ہفتے کے بعد میں ایک دوسرا طیّارہ شمالی سمت اُڑا رہا تھا۔ شام کے دُھندلکے میں طیّارہ پی اوریا کے ہوائی مستقر پر اُترا۔ ٹرک کا ڈرائیور ایک ہلکا سا تھیلا کندھے پر لٹکائے مُسکراتا ہوا آیا۔ یہ تھیلا رجسٹرڈ شدہ ڈاک کا تھا اور اس پر پیتل کا ایک مضبوط سا تالا لگا ہوا تھا۔ تالے کے وزن کا کرایہ ہی دو ڈالر[1] سے کم نہ تھا۔

پرواز شروع کرتے وقت مشرقی سمت چاند طلوع ہو رہا تھا۔ دریا کی لہروں پر چاند کا عکس عجیب لطف دے رہا تھا اور زمین ایک سیارہ معلوم ہو رہی تھی۔ فضا کی تنہائی

---

(1) Dollar.

نے مجھے تمام دنیا سے الگ اور بے تعلق کر دیا۔ میرا دل کہتا تھا کہ اب جب کہ یہ ساری نورانی دُنیا میری ہے تو میں زمین پر جا کر کیا کروں گا۔ شکاگو کے ڈاک کے ہوائی مستقر سے آگے پہاڑوں اور سمندروں پر کیوں نہ اڑتا چلا جاؤں۔

فرض کیا کہ میں کسی صورت ہوا میں دیر تک بہت دیر تک ٹھہر سکتا۔ کچھ دن یونہی اڑتا چلا جاتا اطیارے کے ہر حصّہ میں پٹرول کی فالتو ٹنکیاں لگی ہوتیں۔ کتنا لطف ہوتا۔ یہی سوچ رہا تھا کہ خیال آیا کہ آخر ہوائی جہاز زیادہ سے زیادہ کتنا پٹرول لے کر اڑ سکتا ہے؟ رینی فونک[1] نے چند ہی روز ہوئے اس کا تجربہ کیا تھا۔ لیکن نیویارک کے ایک ہوائی اڈے پر اس کا جہاز تباہ ہوکر شعلوں کی نذر ہو گیا۔ فونک اسی جہاز میں نیویارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کرنا چاہتا تھا۔

یہ خیال دماغ میں گھوم ہی رہا تھا کہ میں نے دیکھا کہ میرے ڈی۔ ایچ[2] طیارے میں فقط دو اور گھنٹوں کا پٹرول باقی ہے۔ اس لیے جلد ہی میں نے شکاگو اُترنے کی ٹھانی۔ دُور اُفق تک اُڑنے کا خیال ذہن سے یک لخت غائب ہو گیا۔ دراصل شکاگو کے راستے مشرق کی طرف ڈاک لے جانے کے لیے ایک طویل چکّر کی صورت میں اُڑنا پڑتا ہے خیال آیا کہ کیوں نہ ہم سینٹ لوئس سے نیویارک سیدھا مسلسل پرواز کر کے ڈاک وہیں لے جایا کریں۔ لیکن ان فرسودہ فوجی طیاروں میں نہیں۔ بلکہ نئے انجنوں والے نئے طیاروں میں!

ایک نیا طیّارہ رائٹ بلانکا[3] نکلا تھا۔ اُس نے اپنی آزمائشی پروازیں ناقابلِ یقین بوجھ

(1) Rene Fonck (2) D.H. Aeroplane

(3) Wright Bellanca

سے کر پوری کی تھیں۔ اس قسم کے طیاروں نے ہم نیویارک اور سینٹ لوئس کے درمیان ہوائی ڈاک لے کر مسلسل پرواز کر سکتے تھے۔ یہی نہیں بلکہ چاندنی راتوں میں تو دو تین مسافروں کو ساتھ لے جانا بھی کچھ مشکل نہ تھا لیکن ایک بلانکا کی قیمت تقریباً دس پندرہ ہزار ڈالر تھی۔ اتنی رقم کون لگائے! ہمارے ادارے کو تو ڈی۔ ایچ قسم کے طیارے سے ہی چلانا مشکل ہو رہا تھا۔ حالانکہ اُن کی قیمت چند سو ڈالر ہی تھی!

بلانکا طیارہ ڈی۔ ایچ قسم کے جہاز سے دس پندرہ میل تیز اڑتا ہے اور لطف یہ کہ اس کے مقابلہ میں آدھا پٹرول خرچ کرتا ہے اور بوجھ بھی دُگنا اُٹھاتا ہے۔ سوچتا ہوں کہ اس قسم کے طیاروں کی تعمیر سے ہوا بازی کا مستقبل کتنا روشن نظر آتا ہے لیکن بہت تھوڑے شخص اس حقیقت سے آگاہ ہیں۔ میں سینٹ لوئس کے تاجروں کو بتانا چاہتا ہوں کہ ایک جدید قسم کا طیارہ کیا کچھ کر سکتا ہے۔

رائٹ بلانکا میں پٹرول کی ٹنکیاں بھر کر میں تمام رات چاند کی طرح گردش کر سکتا ہوں۔ اس خیال سے میرا دل خوشی سے اُچھلنے لگا۔ خیال آیا کہ میرے لیے تو نیویارک سے لے کر پیرس تک کی پرواز بھی ممکن ہے!

نیویارک سے پیرس! کیسا حسین خواب ہے! مگر اتنا ہی ناممکن! اگر مٹیے ہوں بھی تو کونسا جہاز یہ صلاحیت رکھتا کہ پیرس تک بے تکان اڑتا چلا جائے۔ بلانکا! اگر پٹرول کا ذخیرہ کافی ہو تو بلانکا جہاز میں آدمی یورپ پہنچ تو سکتا ہے! مگر یورپ پہنچنے کے لیے یہ بھی ضروری ہے کہ انجن راستے بھر بند نہ ہونے پائے اور مسلسل

اپنے راستے پر جہاز کو اڑاتا چلا جائے !

آخر کیوں نہ میں ہی اڑ کر سمندر پار چلا جاؤں ! میری عمر اس وقت پچیس سال ہے اور میں تقریباً دو ہزار میل پرواز کر چکا ہوں۔ میں نے بدترین راتوں میں اپنا ڈاک کا طیارہ اڑایا ہے، اور امریکہ کی اڑتالیس ریاستوں میں سے تقریباً نصف ریاستوں میں اپنی ہوا بازی کے کرتب دکھا چکا ہوں۔ اُس ایک سال کی مدت میں جب کہ میں ہوائی فوج میں زیر تربیت تھا، میں نے ہوا میں راستہ متعین کرنے کے ابتدائی اصول سیکھ لیے تھے[۱] اب میں میسوری نیشنل گارڈ کے ۱۱۰ ویں آبزرویشن سکواڈرن میں کپتان کے عہدے پر ہوں[۲] اور ہوا بازی سے متعلق میری تمام ابتدائی اُمیدیں اور آرزوئیں ایک مسلّم حقیقت بن چکی ہیں مگر مجھے یقین ہے کہ میں اس سے بھی بہت کچھ زیادہ کر سکتا ہوں۔ ہوا میں اُڑتے اُڑتے میں نے اپنے دل میں مصمم ارادہ کر دیا کہ میں یہاں سے پیرس تک کی پرواز کا پختہ انتظام کر کے چھوڑونگا۔

جب میں اپنے اس فیصلہ کا خیال دل میں لاتا ہوں تو اس کی عظمت سے اب بھی میرے دل پر رعب طاری ہو جاتا ہے۔ میرے پاس اتنا سرمایہ بھی نہ تھا کہ میں ایک رائٹ بلانکا خرید سکوں۔ خیال آیا کہ ممکن ہے کہ شاید میں سینٹ لوئس ہی میں یہ رقم اکٹھی کر لوں۔ کچھ رقم خود جمع کر لوں اور کچھ شاید دوسرے لوگوں کی مدد سے فراہم ہو سکے۔ اس کے علاوہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز کے لیے آرٹیگ[۳] کا پہلا

---

(۱) Air Navigation (۲) 110th Observation Squadron of Missouri National Guard (۳) Orteig

انعام پچیس ہزار ڈالر کا ہے۔ یہ انعام طیارے کی قیمت اور دوسرے تمام اخراجات پورے کر سکتا ہے۔

اس کام کے لیے ایسے آدمی ہونے چاہئیں جو صاحب حیثیت ہوں اور صاحب نظر بھی بلکہ عالی ہمت بھی، تاکہ مشکلات سے خائف نہ ہوں اور تمام ممکن اخراجات کا پورا لحاظ رکھ سکیں۔ اب مسئلہ یہ رہ جاتا ہے کہ ایسے آدمی ملیں تو کہاں ملیں! اور اگر مل بھی جائیں تو کیا وہ میری تجویز پر غور بھی کریں گے؟ ہو سکتا ہے کہ رائٹ ہوائی جہاز کارپوریشن خود ہی اس سلسلہ میں کوئی تجویز بنا رہی ہو۔ آخر بلانکا جہاز اُن کی ملکیت ہے اُن کے طیارے اور انجن کی شہرت کے لیے اس سے بہتر موقع اور کونسا ہو سکتا ہے اگر طیارے یہ کام کر لیں تو ہوا بازی کا مستقبل بہت روشن ہو جائے گا۔

اس حالت میں اپنے سفری بستر میں آڑھا ترچھا لیٹا یہی کچھ سوچا کیا۔ ڈاک میں لائے ہوئے اکثر خطوط اب مشرقی سمت جانے والے جہاز میں نیویارک کی طرف جا رہے ہوں گے۔ اب رات اتنی گذر چکی ہے کہ بحری پروازوں کے متعلق سوچنے کے لیے کوئی وقت نہیں۔۔۔۔ مگر۔۔۔۔ کیا واقعی کوئی جہاز اتنا پٹرول لے کر اُڑ سکتا ہے جو نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے کافی ہو؟ کپتان فونک کے سکارسکی[۲] جہاز کے تباہ ہونے کی وجہ آخر کیا تھی۔ کیا اس کی پرواز میں کوئی نقص تھا؟ یا جہاز کی ساخت میں کوئی نقص رہ گیا تھا جس سے اس کا ڈھانچہ اتنا کمزور بنا تھا کہ پٹرول کا وزن نہ اُٹھا سکا۔ پٹرول کے ایک گیلن کا وزن چھ پاؤنڈ (تین سیر) کے برابر ہوتا ہے اس وزن کا اندازہ

---

(۱) Wright Aeronautical Corporation (۲) Sikorsky

لگانا چاہیے جو ایسے جہاز کے پروں کو اٹھانا پڑے گا۔ جس میں اتنا لمبا سفر طے کیا جائے۔ اٹھائیس ہزار پاؤنڈ یعنی چودہ ہزار سیر سے بھی زیادہ! خدا کی پناہ!!

رینی فونک کا طیارہ ہوائی اڈے کے دوسرے سرے تک تو پہنچ گیا تھا لیکن اوپر اٹھتے وقت اتنی رفتار نہ پکڑ سکا کہ بحفاظت زمین چھوڑ دے۔ اڈے کے دوسرے سرے تک پہنچتے ہی اس میں آگ لگ گئی اور وہ تباہ ہو گیا۔ فونک اور اس کا ایک ساتھی تو بچ گیا لیکن اُن کے دوسرے دو ساتھی آگ میں جل کر مر گئے۔ اس عظیم دو پروں والے طیارے کی تفصیلات پڑھتے پہ معلوم ہوا کہ اس کے اندر ہوا بازوں کی نشست گاہیں قیمتی سُرخ چمڑے سے منڈھی ہوئی تھیں، یہاں تک کہ اس کے اندر سونے کے لیے ایک بستر کا انتظام بھی تھا۔ جہاز رانی کے لیے چار آدمی متعین تھے حالانکہ بحر اوقیانوس کو ہوائی جہاز کے ذریعہ عبور کرنے کیلئے چار جہاز رانوں کی ضرورت نہیں تھی۔ ایسے جہاز کے لیے جس نے زیادہ سے زیادہ عرصے تک مسلسل پرواز کرنے کا ریکارڈ قائم کرنا تھا جہاز سے تو ہر قسم کے فالتو وزن کو کم کرنا چاہیے اور ایک پاؤنڈ غیر ضروری وزن بھی ساتھ نہ رکھنا چاہیے۔

میں سوچتا رہا کہ اگر مجھے طیارہ مل جائے تو میں اس میں اکیلا پرواز کروں گا۔ اگر ہوا باز کی نشست گاہ میں کوئی نمائشی چیز یا نسب کی ہوں تو اُسے کاٹ کر پھینک دوں گا۔ البتہ ہنگامی حالات کے لیے ربڑ کی کشتی اور تھوڑا سا پانی رکھ لینے میں کوئی مضائقہ نہیں۔ اس وقت میں نے پھر خیال کیا کہ مجھے تو آرام کرنا چاہیے یہ میں کیا کر رہا ہوں؟ اب مجھے اس قسم کی سوچ بچار بند کر دینی چاہیے اور چند گھنٹے سو ہی لینا چاہیے۔

ہوائی ڈاک کے کام میں سب سے ناگوار حصہ سحر خیزی ہے۔ لیکن یہ صبح سویرے ... نئی

زندگی کی صبح ہے۔ ۔ ۔ وہ زندگی جس میں مجھے یورپ تک مسلسل پرواز کرتی ہے۔

ہوائی ڈاک کے اڈے تک پہنچنے کے لیے موٹر میں کپڑے بدلتے ہوئے اور پھر جنوبی سمت یعنی سینٹ لوئس کی طرف واپسی پرواز کرتے وقت میں نے اپنے دل میں کئی منصوبے تیار کئے۔ رائٹ بلانکا کتنی جلدی خریدا جا سکتا ہے؟ اس کی قیمت کیا ہو گی؟ یہ کتنا پٹرول لے جا سکیگا؟ رفتار کے صحیح اعداد و شمار کیسے معلوم کئے جائیں؟ جہاز کو زمین پر سے کیسے اٹھایا جائے گا؟ جہاز پٹرول کس حساب سے کھائے گا؟ ان سوالات کے جوابات دینے والے لوگ یہاں سے تقریباً ایک ہزار میل دور رائٹ کمپنی کے ہوا سازی کے کارخانے واقع پیٹرسن[1] میں ہیں۔

اگر میں وہاں جاؤں اور کہوں کہ میں بلانکا کو پیرس تک اڑا کر لے جانا چاہتا ہوں تو سب سے پہلے وہ لوگ میرے بنک کی پونجی کے بارے میں سوال کریں گے۔ اس لیے پہلے مجھے ایسے لوگوں سے ملنا چاہیے جو میرے منصوبے کے لیے مالی مدد دینے کو تیار ہوں یعنی ایسے لوگ جو ذی اثر بھی ہوں اور دولت مند بھی۔ ہو سکتا ہے کہ اگر مجھے ایسے لوگ مل جائیں تو رائٹ کمپنی بھی اس منصوبے میں شریک ہو جائے۔ لیکن اگر وہ راضی نہ ہوئے تو میں دوسری طیارہ ساز کمپنیوں یعنی فاکر[2] یا ہف ڈالنڈ[3] وغیرہ سے مل کر ان کو اس منصوبے میں شرکت پر راضی کرنے کی کوشش کروں گا۔ آخر کمانڈر برڈ[4] کو قطب جنوبی والی پرواز کے لیے بھی تو روپیہ کہیں سے مل ہی گیا تھا! مجھے اپنی تجویز لے کر کسی ایسی ہی اسامی کے پاس جانا چاہیے۔

(۱) Paterson (۲) Fokker (۳) Huff Dalund

(۴) Commander Byrd

آخر ہیرلڈ[1] بکسبی بھی تو ہے جس نے چند دوسرے لوگوں کی طرح سارے سینٹ لوئس کا کاروبار سنبھالا ہوا ہے ۔ اور وہ ایک نئے طیارے ٹریول ایئر[2] کا مالک ہے ۔ ہمارے لیمبرٹ ایئرفیلڈ[3] پر اس طیارہ سے زیادہ جدید طرز کا کوئی اور طیارہ نہ تھا۔ جب سے بکسبی نے جہاز خریدا ہے کئی تاجروں نے پرواز کرنی شروع کر دی ہے ۔ ان میں سے ایک تو ہیری نائٹ[4] دلال ہے اور دوسرا ارل ٹامسن[5] ناظم بیمہ ہے ۔ ٹامسن کو تو میں نے تھوڑی سی ہوابازی بھی سکھائی ہے اور میرے اس کے اچھے تعلقات ہیں ۔ مجھے یقین ہے کہ وہ میری تجویز پر ضرور غور کرے گا ۔ میں کل ہی اس سے ٹیلیفون پر ملاقات کا وقت مقرر کروں گا ۔

اتنے میں میں اپنی پرواز کا خاکہ اور ایک ایسے ہوائی ڈاک لے جانے والے طیارے کی قیمت کا حساب لگاؤں گا جو انڈیانا پولس[6] ، کولمبس[7] اور پٹسبرگ[8] کے راستے نیویارک تک پرواز کر سکے ۔ یہ بات تاجروں کی دلچسپی کے لیے کافی ہونی چاہیئے ۔ مجھے دکھانا چاہیے کہ بلانکا جیسے طیارے کی مدد سے کیا کچھ کیا جا سکتا ہے ۔ البتہ ایک مجوزہ طریقہ کار کی ضرورت ہوگی ۔

میں نے کاغذ اُٹھایا اور اُس پر یہ سرخی لکھی :-

"سینٹ لوئس ، نیویارک - پیرس تک مسلسل پرواز "

---

(۱) Harold Bixby (۲) Travel Air (۳) Lambert Airfield

(۴) Harry Knight (۵) Earl Thompson (۶) Indianapolis

(۷) Columbus (۸) Pittsberg

اس کے نیچے میں نے ان چیزوں کی فہرست بنائی جو مجھے درکار تھیں۔

معاونین کو قائل کرنے کے لیے دلائل . . . . . .

حکومت کا تعاون . . . . ربڑ کی کشتی . . . . نقشے . . . . . .

آئرلینڈ، انگلستان اور فرانس، بلکہ اسپین کے سواحل کی تفصیلات تاکہ جب زمین مجھے نظر آئے تو صحیح جگہ کو پہچان سکوں . . . . . اس فہرست میں اسی قسم کی پینتیس چیزیں ہیں . . . . . باقی بعد میں درج کر دوں گا۔ . . . . .

اب مسٹر ٹامسن سے ملاقات کا وقت آیا۔ اس کے سلسلے میں بالکل تیار تھا۔ ملاقات کے لیے اُس کے مکان پر شام کے وقت پہنچا۔ نوکرانی مجھے اندر کمرے میں لے گئی۔ مسٹر ٹامسن آئے۔ انہوں نے مصافحہ کیا۔ اب مجھے اپنے پہلے مقصد معاون کا قائل کرانا تھا۔ کہ طیارہ مجھے نیویارک سے پیرس تک مسلسل لے جا سکتا ہے۔!

"مسٹر ٹامسن میں ایک ضروری کام کے لیے آپ کی رائے لینے آیا ہوں" میں نے بات شروع کرتے ہوئے کہا۔ مسٹر ٹامسن نے حوصلہ افزائی کرتے ہوئے مسکرا کر اپنا سر ہلایا۔ اور میں نے اپنا سلسلہ کلام جاری کیا۔ "آپ نے آرٹیگ انعام کی بابت تو سنا ہوگا۔ یہ پچیس ہزار ڈالر کا انعام ہے۔ جو نیویارک تا پیرس کی مسلسل پرواز کے لیے رکھا گیا ہے۔ میرا خیال ہے کہ ایک جدید قسم کا طیارہ یہ پرواز مکمل کر سکتا ہے اور میں اس مہم کو سرانجام دینا چاہتا ہوں اس کے بارے میں آپ کی رائے کیا ہے" مگر اس ڈر سے کہ وہ جلدی میں نا ہی نہ کر بیٹھیں اپنی بات جاری رکھتے ہوئے کہا "یہ پرواز لوگوں کو بتا دے گی کہ جہاز کیا کچھ کر سکتے ہیں۔ اس سے ہوابازی ترقی کرے گی اور ہمارے شہر سینٹ لوئس کی شہرت بڑھ جائے گی"

اس کے بعد میں نے یہ واضح کرنے کی کوشش کی کہ مجھے چند ایسے صاحب ثروت

اصحاب کی نوازش ہے جو اس تجویز میں میری مالی امداد کریں ؛ تاکہ طیارہ ساز کمپنیوں سے معاملات طے کرتے وقت مجھے وہ اعتماد حاصل ہو جو ان حالات میں لازمی ہوتا ہے۔

"دو ہزار ڈالر تو میرے اپنے پاس ہیں" میں نے پھر کہا۔ "لیکن ایک اچھے جہاز کے لیے کم از کم دس ہزار ڈالر کی رقم درکار ہے۔ اس سلسلہ میں میں نے رائٹ بلانکا کا ذکر بھی کر دیا۔

"لیکن وہ تو خشکی پر اُترنے والا طیارہ ہے اور اس میں فقط ایک انجن ہوتا ہے۔ یہی بات ہے نا ؟ میں تو یہ پسند کروں گا کہ تمہارے پاس سمندر میں اُترنے والا طیارہ ہو یا پھر ایک سے زیادہ انجنوں والا ہوائی جہاز ہو۔ تاکہ اگر ایک انجن بند بھی ہو جائے تو تم پانی پر اُترنے کے لیے مجبور نہ ہو۔ کیا تم نے کمانڈر برڈ کے تین انجنوں والے فوکر ہوائی جہاز کے بارے میں سوچا ہے ؟" ٹامسن نے میری بات کاٹتے ہوئے پوچھا۔

تاجر لوگ عموماً قدامت پسند ہوتے ہیں۔ اس لیے مسٹر ٹامسن کی باتوں پر مجھے تعجب نہ ہوا ، بلکہ میں خوش ہوا کہ اس نے میری بات کو سنجیدگی کے ساتھ سنا ، بلکہ اس پر غور بھی کیا۔

"پانی پر اُترنے والا طیارہ کافی پٹرول لے کر نہیں اڑ سکتا اور تین انجنوں والا فوکر بہت مہنگا پڑے گا۔ میں سمجھتا ہوں اس کی قیمت تیس ہزار ڈالر سے کیا کم ہو گی ! اس کے علاوہ تین انجنوں والا طیارہ حفاظت اور سلامتی کے لحاظ سے بھی اس قسم کی پرواز کے لیے موزوں نہیں۔ کیونکہ اس قسم کا طیارہ پٹرول کے وزن سے اتنا بوجھل ہو جائیگا کہ اگر سمندر کے اوپر اس کا ایک انجن بند بھی ہو جائے تو آپ باقی کے دو انجنوں سے سہارے جہاز کو واپس نہیں لا سکتے۔ ان سب باتوں کا خیال رکھتے ہوئے میں نے سوچا

ہے کہ ایک انجن کا طیارہ ہی ایسی اڑان کے لیے محفوظ ترین اور مناسب ترین جہاز ہے۔ تم طیاروں کے متعلق مجھ سے کہیں زیادہ جانتے ہو۔ لیکن ایک انجن کا طیارہ لے کر سمندر پہ پرواز کرنا مجھے کچھ اچھا نہیں لگتا۔ میرا مشورہ ہے کہ تم فوکر قسم کے تین انجن جہاز ہی پہ غور کرو۔"

بہر حال اس شام کا سارا وقت طیاروں کی اقسام اور اُن کی صلاحیتوں پر، نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کی مشکلات پر بحث کرتے ہوئے کٹ گیا۔ مسٹر ٹامسن نے میری باتوں میں بڑی دلچسپی لی اگر پرواز کے متوقع خطرات سے انہیں بہت تشویش رہی ...... آخر ان کا کاروبار بیمہ ہی کا تو تھا۔ حفاظت کا سفر ان کے دماغ پہ غالب تھا!

چند روز گذر گئے۔ میں ایک دن شکاگو کی ڈاک لانے کے بعد لیمبرٹ کے ہوائی اڈے پہ ناشتہ کر رہا تھا کہ ایک شخص بولا۔ یہاں فوکر کمپنی کا نمائندہ میجر رابرٹسن[1] کے ساتھ سینٹ لوئس کے لیے ایجنسی کے بارے میں گفتگو کرنے آیا ہوا ہے۔ اب مجھے فوکر کی رفتار اور قیمت وغیرہ کے متعلق صحیح اطلاعات حاصل کرنے کا موقع مل گیا۔ اگرچہ احتیاط کی بہت ضرورت تھی چنانچہ میں نے اپنی تجاویز اس ہوائی اڈے کے عملے میں سے کسی کو بھی نہیں بتائی تھیں۔ میں میجر رابرٹسن کے دفتر کے دروازے کی طرف دیکھتا رہا۔ یہاں تک کہ وہ ایک اجنبی شخص کو ساتھ لے کر باہر نکلا۔ یہ شخص شہری لباس پہنے ہوئے تھا۔ تعارف کا اچھا موقع تھا۔ میں نے فوکر کمپنی کے نمائندے

---

1. Major Robertson

سے گزارش کی کہ ہماری باتیں صیغۂ راز میں رہنی چاہییں۔ وہ مان گیا۔

وائٹ ہاؤس میں بعض لوگ نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے ایک طیارہ خریدنے کا خیال رکھتے ہیں۔ ان کا ارادہ ہے کہ فوکر خریدا جائے۔ مجھے خوشی ہوگی آپ ہمارے لیے ایک ایسا فوکر طیارہ بنائیں جو اس لمبی پرواز کے لیے کافی پٹرول لے کر اڑ سکتا ہو۔ کیا آپ اس کی قیمت کا اندازہ بھی لگا سکیں گے؟ اور یہ بھی فرمائیے۔ کہ آپ ایسا طیارہ کب تک بنا کر دے سکتے ہیں؟ میں نے یہ سب باتیں ایک دم اس سے پوچھ ڈالیں۔ وقت ہی کم تھا!

معلوم ہوا کہ یہ شخص کمپنی کا ناظمِ فروخت ہے۔ یہ بھی اچھا ہوا۔ اس نے کہا: مسٹر فوکر ضرور اس قسم کا طیارہ بنا سکتا ہے جو تمہیں درکار ہے۔ اور وہ پیرس تک کافی پٹرول لے کر پرواز بھی بخوبی کر سکے گا مگر آپ لوگوں کو بیعانہ دینا ہوگا اور ایک سال کی مہلت ہم اسے آئندہ بہار کے موسم تک تیار کر سکیں گے۔ اور اس کی قیمت نوّے ہزار ڈالر ہوگی!"

مجھے محسوس ہوا کہ میرا رنگ فق ہوتا جا رہا ہے۔ مگر میں نے بہت کوشش کی کہ میرے چہرے سے میرے جذبات ظاہر نہ ہونے پائیں۔ نوّے ہزار ڈالر! میرے وہم گمان میں بھی اتنی رقم کبھی نہیں آئی تھی!

اس نے نہایت اطمینان سے بات کو جاری رکھتے ہوئے کہا: فوکر کمپنی جب اس قسم کا طیارہ بنائے گی تو قدرتی طور پر اسے اس بات کا اطمینان کرنا ہوگا کہ جو ہواباز اسے اڑائیں گے ان کی فنی مہارت کس درجے کی ہے۔ آخر کار فوکر کمپنی کی عزت کا سوال ہے!"

میں نے اس بات کو قطعی طور پر نظر انداز کر دیا ...... ورنہ نوبت شاید گھونسے بازی تک پہنچ جاتی!

"ہمارا خیال ایک انجنی طیارے کا ہے۔ اس کی قیمت کیا ہو سکتی ہے؟" میں نے متین آواز میں پوچھا۔ ان میاں صاحب نے کہا کہ ہماری کمپنی سمندر پار کی پرواز کے لیے ایک انجن والا جہاز فروخت کرنا پسند نہ کرے گی۔ معلوم ہوا یہ بھی کمپنی کی عزت کا سوال ہے۔!

لیکن میں اپنی بات سے کہاں ٹلنے والا تھا۔ میں نے کہا "ہمارا تو یہ خیال ہے۔ کہ ایک انجن والا طیارہ بھی اتنا ہی محفوظ رہے گا جتنا تین انجن والا جہاز خصوصاً جب کہ وہ پٹرول کے بوجھ سے لدا ہوا ہو"

میں نے خیال بھی کیا کہ میں اپنے لیے جمع کا صیغہ کیوں استعمال کروں۔ ہو سکتا ہے کہ یہ خیال صرف میرا ہی ہو اور دوسرا کوئی شخص اس تجویز میں میرا شریک نہ ہو مگر میاں ایجنٹ صاحب تڑاق سے بولے "مسٹر فوکر بحر اوقیانوس کی پرواز کے لیے ایک انجن کا طیارہ فروخت کرنا کبھی منظور نہیں کریں گے:" ان الفاظ کے ساتھ ان صاحب نے میری تجویز کو لغو قرار دے کر میری تجویز کو رد کر دیا۔

میں اُن کا فیصلہ سُن کر ایک طرف ہٹ گیا اور سوچنے لگا۔ دراصل مجھے تو تین انجن کا طیارہ چاہیے ہی نہیں۔ یہ باتیں میں نے اپنے لیے نہیں بلکہ زیادہ تر مسٹر تامسن کے لیے معلوم کی ہیں۔ لیکن یہ سن کر کہ مسٹر فوکر ایک انجن کا طیارہ کسی طور ایسی مہم کے لیے فروخت نہیں کرنا چاہتا مجھے بہت تعجب ہوا۔

دوسرے روز ہوائی ڈاک لیے ہوئے شکاگو کی طرف اڑتے ہوئے میں نے فیصلہ

گیا کہ مجھے سینٹ لوئس میں لوگوں کا تعاون حاصل کرنا چاہیے اور اس طرح رائٹ بلانکا کھینچنا چاہیے۔ چنانچہ آئندہ ہفتہ مجھے میجر لیمبرٹ سے ملنا چاہیے۔

البرٹ بانڈ لیمبرٹ مغربی ریاستہائے وسطی کی ہوا بازی کا ایک بہت سرگرم قائد مانا جاتا ہے۔ لیمبرٹ کا ہوائی مستقر اسی کے نام پر ہے۔ میں نے اس کے دفتر میں اس سے ملاقات کی۔ لیمبرٹ بسنہ چست، دچالاک مگر ساتھ ہی ایک متین قسم کا انسان تھا۔ اس نے ایک بہت عمدہ سوٹ پہنا ہوا تھا۔ میں نے اس کے سامنے نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے منصوبے کی تشریح کی اور اپنی مشکلات بھی بیان کیں۔ میں نے اسے بتایا کہ میں مختلف کارخانہ داروں کو بتانا چاہتا ہوں کہ میری پشت پر ذمہ دار لوگ موجود ہیں۔ اسی بنا پر شاید وہ مجھے طیارہ کی صحیح قیمت اور اس کی طاقت پرواز کے بارے میں پوری معلومات بہم پہنچا دیں۔

میں نے یہ بھی کہا کہ "میں قیمت طے کرنے کے معاملے میں اپنی حیثیت زیادہ وزن دار اور وقیع بنانا چاہتا ہوں چنانچہ اگر میں یہ کہہ سکوں کہ تم بھی میرے معاونین میں شامل ہو تو اس سے مجھے بے حد مدد ملے گی"

میجر لیمبرٹ نے نہ بحری ہوائی جہاز کا نام لیا اور نہ ہی ایک سے زیادہ انجن والے طیارہ کی سفارش کی وہ فن ہوا بازی کا ماہر تھا، اس لیے جانتا تھا کہ پرواز کسی ہی قسم کی ہو۔ اور کیسے ہی جہاز پر کی جائے، خطرہ سے خالی نہیں۔

کہنے لگا "اگر تم سمجھتے ہو کہ یہ اک قابل عمل مہم ہے اور اگر تم اپنے ہم خیال چند اور

---

(۱) Major Albbert Bond Lambert

عائد اکٹھے کر سکتے ہو تو میں ضرور تمہارا ساتھ دوں گا۔ اور مالی لحاظ سے ایک ہزار ڈالر تک کی مدد بھی کر سکوں گا۔"

یہ پہلی حقیقی مدد تھی جس نے میری ہمت بندھائی۔ دو ہزار ڈالر میرے پاس اپنے تھے یہ ایک ہزار مل کر تین ہزار ہوئے۔ پھر مسٹر ٹامسن نے بھی ابھی انکار نہیں کیا۔ دیکھیں کیا ہوتا ہے!

اس کے بعد میجر بل رابرٹسن[1] سے بات چیت کرنے کی باری تھی۔ اور اب میری تجویز "خیالی پلاؤ" نہ رہی تھی۔ بل ان تین بھائیوں میں سے تھا جو رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن[2] چلا رہے ہیں۔ میں اس سے مالی امداد طلب نہیں کروں گا، کیونکہ وہ ہماری ہوائی ڈاک کے راستوں پر پہلے ہی کافی روپیہ خرچ کر رہا ہے۔ لیکن وہ مجھے دوسرے طریقوں سے مدد دے سکتا ہے۔ اور اگر میں یہ کہہ سکوں کہ میری پشت پر رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن ہے تو اسی سے مجھے بہت مدد مل سکتی ہے۔ علاوہ بریں مجھے ڈاک کے ضابطہ اوقات میں بقدر ضرورت تبدیلی کرنے کے لیے بھی تو بل رابرٹسن کی اجازت لینی ہوگی۔ تاکہ اگر ضرورت پڑے تو میں دو تین دنوں کے لیے باہر رہ سکوں۔

میجر رابرٹسن نے میری تمام بات سنی۔ اور چند سوالات پوچھے اور آخر میں کہا "سلیم اگر تم یہ سمجھتے ہو کہ میرے نام کی وجہ سے تمہاری تجویز کو تقویت ہوتی ہے تو تم کہہ سکتے ہو کہ ہم تمہارے ساتھ ہیں لیکن ہوائی ڈاک کا سلسلہ نہ ٹوٹے۔ کیا فل[3] اور نیلی[4] اکیلے یہ کام کر سکیں گے۔ فرض کیا کہ ان میں ایک بھی بیمار پڑ جائے تو ہمارے پاس فالتو ہوا باز کہاں

(1) Major Bill Robertson

(2) Robertson Aircraft Corporation (3) Phil (4) Nellie

سے آئے گا۔"

میں نے کہا۔ "اگر کوئی طیارہ بغیر ہوا باز کے رہ گیا تو آپ مجھے بذریعہ تار اطلاع کر دیں اور میں فوراً لوٹ آؤں گا۔"

بل نے کہا، "اچھا اَبْل اور نیلی سے بات چیت کر لو اور اگر تمہیں اطمینان ہو جائے۔ کہ انتظام ٹھیک رہے گا تو مجھے بتا دو اور ہاں یہ بھی بتاؤ کہ کیا ہماری پریس تک کی پرواز سے کچھ شہرت بھی ہو سکتی ہے یا نہیں۔ اگر یہ ممکن ہے تو اخبار پوسٹ ڈیسپیچ ہی اتنا روپیہ لگانے پر رضا مند ہو جائے۔ کہ ہمیں کسی اور سے مانگنے کی ضرورت ہی نہ پڑے۔ شاید یہ کرنا پڑے کہ اخبار کا نام طیارہ پر لکھا دیا جائے۔ اگر تمہیں منظور ہو تو کہو میں اخبار کے ایک ایڈیٹر سے جو میرا واقف ہے، بات کروں۔"

میں نے کہا، "طیارہ کو بطور اشتہار استعمال کرنا اچھا نہیں معلوم ہوتا۔ پھر بھی میں تمہاری تجویز کی اونچ نیچ پر غور کروں گا۔ شاید یہی کچھ کرنا مناسب ہو۔ بہرحال تم اس سے ملاقات کا وقت لے لو۔"

میں اینگلم[2] کے دروازے پر کھڑا ایسوسی ایٹڈ پریس[3] کی یہ خبر پڑھ رہا ہوں، شہ سرخی کچھ اس قسم کی تھی۔

"برڈ[4] بحر اوقیانوس کی پرواز پر"
"قطبی فاتح کی آئندہ سال سمندر پار کرنے کی پیشگوئی"

یہ خبر برج پورٹ[5]، کنکٹیکٹ[6] سے ۱۰ اکتوبر کو شائع ہوئی تھی۔ لفٹیننٹ کمانڈر برڈ

(1) Post Despatch (2) Anglum (3) Associated Press
(4) Byrd (5) Bridgeport (6) (Connecticut)

نے ایسوسی ایٹڈ پریس کو اطلاع دی تھی کہ وہ آئندہ سال موسم گرما میں پیرس تک کی پرواز پر روانہ ہوگا۔

اس مقابلے کی خبر پڑھ کر میں بہت پٹپٹایا۔ کمانڈر برڈ ایک قابل افسر ہے اور مالی امداد حاصل کرنا جانتا ہے۔ پھر ان فرانسیسی ہوابازوں کا خیال آیا جو دعویٰ کر چکے تھے کہ وہ مشرق سے مغرب تک پرواز کر کے آرٹیگ انعام حاصل کر لیں گے۔ نیز اخباری افواہوں میں میں یہ بھی پڑھ چکا تھا کہ وہ پرواز کے لئے بالکل تیار بیٹھے ہیں۔ علاوہ ازیں کئی ایک امریکی ہواباز اور بھی تھے جن میں سے دو تین کے متعلق خبریں بھی میری نظر سے گذر چکی تھیں مختصر یہ کہ بہت سے لوگ پیرس تک کی مسلسل پرواز کے لیے اُدھار کھائے بیٹھے تھے اور ان میں سے ہر ایک اوّلیت کا سہرا اپنے سر باندھنا چاہتا تھا۔ مجھے خیال گذرا کہ کیا میرا خواب بھی کبھی شرمندۂ تعبیر ہوگا!

میجر رابرٹسن نے ذرا بھی وقت ضائع نہ کیا اور پوسٹ ڈسپیچ کے ایک ایڈیٹر سے ہماری ملاقات کرادی جب باتیں ختم ہوئیں تو ہم ایڈیٹر صاحب کی میز کے سامنے بے چینی سے اُن کے ردِ عمل کے انتظار میں بیٹھے رہے۔ آخر معلوم ہوا کہ ہماری تجویز ان کے لیے ایسی قابل غور نہیں۔

آپ نے فرمایا کہ پوسٹ ڈسپیچ جیسا موقّر رسالہ ایسی بے سروپا تجویز کی حمایت نہیں کرسکتا۔ بحر اوقیانوس کا عبور کرتا ایک انجن کے جہاز کے سہارے پر اور محض ایک ہواباز کے سر پہ! تعجب ہے! سب سے مقدّم بات یہ ہے۔ ہمیں اپنی نیک نامی کا بہت خیال ہے۔ ہم کسی ناممکن سی تجویز سے اتفاق نہیں کر سکتے۔ چنانچہ اس مہم میں ہمارا اخبار آپ کی کسی قسم کی مدد کرنے سے قاصر ہے۔

اب مجھے خیال ہوا کہ قبل اس کے کہ میں کسی ایسے ہی شخص سے بات کروں مجھے رائٹ کمپنی کے منتظمین سے ملنا ضروری ہے۔ کیونکہ مجھے قطعی طور پر معلوم کر لینا چاہیے۔ کہ رائٹ بلانکا آخر کیا کچھ کر سکتا ہے۔ دوسرے یہ دھرل ونڈ انجن[1] کن حالات میں بند ہو جایا کرتے ہیں۔ لیکن سوال یہ بھی تھا کہ رائٹ والوں سے رابطہ کیسے قائم کیا جائے۔ کیا میں ان میں سے ایک کو خط لکھ سکتا ہوں کہ سینٹ لوئس کا ارادہ آپ سے بلانکا کی خریداری کے بارے میں گفتگو کرنے کا ہے۔ دوبارہ غور کرنے پر فیصلہ کیا کہ خط و کتابت کچھ زیادہ مؤثر ثابت نہیں ہوا کرتی کیونکہ بڑی کمپنیوں میں اس طرح کے سینکڑوں خطوط روزانہ موصول ہوا کرتے ہیں۔ تو پھر کیا اُن کو تار دے دیا جائے؟ کیا ان کو سینٹ لوئس سے ٹیلیفون کیا جائے؟ اس پر کم از کم پانچ ڈالر خرچ آئیں گے۔ مگر دور سے ٹیلیفون کرنے والوں کی بات زیادہ وقیع بھی تو سمجھی جاتی ہے۔

ایک دن جب میں حسب معمول ڈاک بردار طیارہ اڑا رہا تھا، یکایک سامنے کے درخت کُہر اور شفق کے دُھندلکے میں چھپ گئے۔ میں نے اپنا طیارہ تیزی سے دائیں ہاتھ کی طرف موڑا اور دریائے الی نائس[2] سے دُور ہٹ گیا۔ اب پی اوریا پہنچنے کا موقع جاتا رہا۔ میں نے سپرنگ فیلڈ[3] کی طرف اُڑنے کے لیے جہاز کو گھما لیا۔ اور ساتھ ہی طیارے کو اتنا نیچے لے آیا کہ درختوں کی چوٹیوں سے تقریباً ایک سو فٹ اوپر رہ گیا۔ اس وقت اندھیرا پوری طرح چھا چکا تھا۔ میں فقط قطب نما کی مدد سے اڑ رہا تھا۔ دراصل میں یہ صحیح طور پر نہیں کہہ سکتا تھا کہ میں کہاں ہوں۔ کچھ دیر کے بعد مجھے ایک

(۱) Whirlwind Engines (۲) River Illinois

(۳) Sprinfield

تیز روشنی نظر آئی ۔ میں اس روشنی کی سمت بڑھا یہ ایک بجلی کی تیز سی ٹارچ[1] تھی جو ایک لڑکا مجھے راستہ بتانے کی غرض سے دکھا رہا تھا۔ اسی لڑکے نے ہمیں ایک خط بھی لکھا تھا ۔ آپ کا ڈاک بردار طیارہ روزانہ میرے مکان پر سے اڑتا ہے اور آپ کو ہر شام اپنی ٹارچ دکھا دیا کرونگا ۔ ممکن ہے کہ اس موسم سرما میں کبھی موسم خراب ہو جاتے اور میری چھوٹی سی ٹارچ ہی آپ کی رہنمائی کر سکے ۔

یہ ٹارچ بھی بہت تیز تھی ۔ تقریباً سو واٹ[2] کی ہوگی ۔ پوری مشعل کی طرح روشن تھی اور اس شام کو اس نے بہت کام کیا ۔ میں نے شکریہ کے طور پر اس کے مکان کے کئی ایک چکر لگائے ۔ اس کے بعد اپنے راستے سے ۵ درجے ہٹ کر لالٹینوں کی اس قطار پر نظر ڈالی جو ہماری ہرنی بھری دوڑ گاہ[3] کے دونوں کناروں پر قطار در قطار نصب تھیں ۔ یہ لالٹینیں دراصل ہوائی اڈے کے جنگلے کے کھمبوں پر لٹکا دی جاتی تھیں ۔ کبھی ساری کی ساری روشن ہوتیں کبھی کم ۔ اب بھی چار لالٹینیں روشن تھیں ۔ لیکن آدم زاد کا نشان تک نہ تھا ۔ ہم نے ایک کھمبے کے ساتھ ایک ٹیلیفون بھی لگا چھوڑا ہوا تھا چنانچہ جب میں جہاز سے اترا تو ٹیلیفون اٹھا کر ڈاک خانہ کو اطلاع دی کہ میں ڈاک تو لے آیا ہوں ۔ مگر موسم خراب ہونے کی وجہ سے پل اور یا کا راستہ بند ہے

جواب ملا " تم فکر نہ کرو ۔ ہم ٹرک بھیج رہے ہیں ۔ تمہیں کسی چیز کی ضرورت تو نہیں "

" نہیں ! مجھے کچھ نہیں چاہیے ۔ بہت شکریہ " میں نے جواب دیا ۔ " کیا آپ سینٹ لوئس والوں کو اطلاع کر سکتے ہیں ؟ " انہوں نے کہا کر دیں گے ۔

---

(۱) Torch (۲) Watt (۳) Runway

اب میں نے سوچا کہ اگر میں طیارے کو کسی کھمبے سے باندھ کر شہر چلا جاؤں تو رات بھر کہیں آرام سے سو سکتا ہوں۔ لیکن مصیبت یہ ہوگی کہ صبح کے وقت طیارہ کو کھینچ کر ہوائی اڈے تک لانے اور دھکیلنے کے لیے دو آدمیوں کی ضرورت ہوگی خواہ میں اس نے انجن میں اُبلتا ہوا پانی ہی کیوں نہ ڈال دوں۔ دراصل اس انجن کی ایک خصوصیت یہ تھی کہ اگر یہ بند ہو کر ٹھنڈا ہو جائے تو پھر اُسے کوئی جن ہی چلا سکتا تھا۔ اس لیے مجھے مجبوراً یہ فیصلہ کرنا پڑا کہ مجھے طیارے کے پاس ہی رہنا چاہیے اور ہر بیس منٹ کے بعد طیارہ کے انجن کو چلا کر گرم کر دینا چاہیے۔

مگر ہوا ٹھنڈی تھی۔ اس لیے میں نے ٹہلنا شروع کیا۔ اسی چراگاہ میں جہاں ہم نے اپنی ہوائی اڈہ بنائی ہوئی تھی۔ ٹہلتے ٹہلتے مجھے خیال آیا کہ صبح میں رائٹ والوں کو ٹیلیفون ہی کیوں نہ کر دوں۔ مگر ایسا کر دیا تو مجھے بڑے بڑے لوگوں سے ملنا بھی پڑے گا۔ اور کہاوت ہے کہ "الناس بالالباس" (انسان لباس سے پہچانا جاتا ہے) اس لیے مجھے ایک اچھا سا درزی کا سلا ہوا سوٹ بھی خرید لینا چاہیے۔ میرا سرج کا سوٹ پرانا سا ہے اور ہے بھی بنا بنایا مشین ساختہ۔ اس لیے تو ایسی اہم ملاقاتوں میں کام نہیں چلے گا ظاہر ہے مجھے ایک اچھی قسم کا سوٹ خرید لینا چاہیے۔ چونکہ رائٹ کارپوریشن والے بڑے لوگ ہیں۔ اور پھر ایک فیلٹ ہیٹ[1] بھی خریدنا ہوگا اور ہیٹ خریدا تو اوورکوٹ[2] بھی لینا ہوگا۔ اس لیے کہ سب صاحب حیثیت آدمی فیلٹ ہیٹ اور اوورکوٹ پہنتے ہیں۔

---

(۱) Felt hat (۲) Overcoat

ڈاک نمانہ کی سڑک کی بتیاں جنوبی سمت سے نمودار ہوئیں اور ہمارا ٹرک پھاٹک سے اندر آیا۔ ڈاک کا تھیلا میں نے ڈرائیور کے حوالے کیا۔ ڈاک کا ٹرک واپس ہوگیا۔ اور میں اس رات ہوائی اڈّے پر اکیلا رہ گیا۔ اگر میرے پاس بالکا قسم کا ہوائی جہاز ہوتا، جس میں ہوا باز کی نشست گاہ چاروں طرف سے بند ہوتی ہے تو اس آرام دہ کرسی پر رات گذار لینا مشکل نہ ہوتا۔ لیکن فرض کیا کہ اگر میں بالاکا کی نشست گاہ پر دروازے وغیرہ بند کرکے دراز ہو جاتا اور اس میں نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے پٹرول کے ٹینک بھی لگے ہوتے تو گویا میں ٹینکوں اور انجن کے درمیان پھنس کر رہ جاتا۔ میرے گھٹنے انجن کی آگ کے بالمقابل ہوتے اور میری پشت پٹرول کی ٹینکی سے لگی ہوتی، اور اگر اس حالت میں بیٹھے یہ ہوائی جہاز اڑتے اڑتے بند ہو جاتا! آخر دھڑول ونڈ انجن زیادہ سے زیادہ کتنا عرصہ دیکھ بھال کے بغیر کام دے سکتا ہے؟

یہ سوال چونکا دینے والا تھا۔ اور پھر نیویارک سے پیرس تک کی پرواز مکمل کرنے کے لیے مجھے تقریباً چالیس گھنٹے ہوا میں رہنا پڑے گا! کیا کوئی ہوا باز اتنے گھنٹے جہاز چلاتے چلاتے، اکڑوں بیٹھے بیٹھے، بیدار رہ سکتا ہے؟

"میں رائٹ ایرونا ٹیکل کارپوریشن، پیٹرسن، نیوجرسی والوں کو ٹیلیفون کرنا چاہتا ہوں ۔ ۔ ۔ ۔ ہاں ہاں ان میں کوئی بھی معتبر شخص ہو ۔ ۔ ۔ ۔" میں نے اتنی دُور پہلے کبھی ٹیلیفون نہیں کیا تھا۔ اب ٹیلیفون کو کان سے لگائے میں فضائی آوازیں تاروں کی جھنجھناہٹ، ٹوٹی پھوٹی آوازیں، ٹیلیفون کی سائیں سائیں کھڑا سن رہا

New Jersey

تھا۔ میرا نیا سوٹ، نیا سوٹ کیس، نئی چیزیں سب تیار تھیں ۔ ۔ ۔ ۔ ۔

"آپ اب بات کر سکتے ہیں۔" ٹیلیفون کمپنی نے مجھ سے کہا۔ میں نے دل میں سوچا کہ اتنی جلدی یہ لوگ ٹیلیفون پر کیسے مل گئے ؟

"رائٹ ایرو نائیکل کارپوریشن !" ایک دوسری لڑکی کی آواز کان میں گونجی

"میں آپ کی کمپنی کے کسی معتبر شخص سے بات کرنا چاہتا ہوں۔" میں نے اپنی آواز کو قابو میں رکھتے ہوئے کہا

"کونسا افسر ؟" اس نے پوچھا۔

"آپ کا کوئی منتظم !" میں نے جواب دیا۔ اب مجھے کوئی نام آتا ہو تو صاف صاف کہوں

"مگر کونسا منتظم ؟" اس لڑکی نے دوبارہ پوچھا۔ یہ بہت بڑی کمپنی تھی، وہاں بیسیوں منتظمین ہوں گے !

"میں بہت دور یعنی سینٹ لوئس، مسوری سے بول رہا ہوں اور آپ کے کارخانے کے کسی منتظم سے ایک کاروباری بارے میں گفتگو کرنا چاہتا ہوں۔" یہ بات میں نے بہت متین اور پُر وقار لہجے میں کہی۔

"ذرا ٹھہریئے جناب والا"

اتنے میں کسی مرد کی آواز آئی "فرمایئے"

میں پھر بولا۔ "میں سینٹ لوئس سے بول رہا ہوں۔ میرا نام چارلز لنڈبرگ ہے۔ میں ان لوگوں کی نمائندگی کر رہا ہوں جو نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے آپ کی کمپنی سے ایک اچھا طیارہ خریدنا چاہتے ہیں۔" ۔ ۔ ۔ ۔ پھر ایک سانس

کا وقفہ دے کر۔ شاید بلانکا جہاز خریدکرنے کی بات چیت ہو جائے اور پھر مجھے آپ کی کمپنی کے بنے ہوئے مختلف انجنوں کے بارے میں بھی بہت کچھ پوچھنا ہے شاید مجھے ہیڈ کوارٹر ہی آنا پڑے۔ آپ مجھے پیٹرسن میں کب مل سکتے ہیں؟"

"آپ نے کہا آپ سینٹ لوئس ریاست میسوری سے بول رہے ہیں؟" اس نے پوچھا میں نے محسوس کیا کہ میرے الفاظ مؤثر ثابت ہوئے ہیں۔ کم از کم ٹیلیفون کی فیس ضائع نہیں ہوئی۔

"ہم آپ سے جس دن آپ چاہیں مل سکتے ہیں آپ نیویارک پہنچ کر ہمیں اطلاع دیں۔ ہم وقت مقرر کر لیں گے۔" یہ الفاظ اُس نے کافی احترام سے ادا کئے۔

میں نے سوچا۔ یقیناً دور سے ٹیلیفون کرنا کامیابی کی کنجی ہے!

باب دوم

(میں اب پیرس کی مہم کے لیے تیار تھا ۔ جس چیز کی مجھے ضرورت تھی وہ ایک طیارہ تھا یا روپیہ جس سے ایسا طیارہ خریدا جا سکے ۔

کمانڈر برڈ کے پاس ایک لاکھ ڈالر تھے ۔ وہ فوکر خرید سکتا تھا ۔ چیمبرلین[1] کے پاس بلانکا اور رینی فونک کے پاس سکارسکی جہاز موجود تھا ۔

میرے پاس کیا تھا ؟ ایک نامعلوم ساخت کا ایک پر کا طیارہ جو کیلیفورنیا[2] کے ایک چھوٹے سے کارخانہ میں بنا تھا اور وہ بھی کیسے بنا اس کی کہانی بھی دلچسپی سے خالی نہیں ہے ۔

جب میں پیٹرسن میں واقع رائٹ کمپنی کے طیارہ ساز کارخانے میں وقت مقررہ

---

(۱) Chamberlain (۲) California

سے ایک منٹ پہلے داخل ہوا تو مجھے محسوس ہوا کہ میری نئی ٹوپی اور میرا نیا اوور کوٹ بلکہ میرا نیا سوٹ کارآمد ہوں گے۔

دروازہ کے اندر ہی میز پر بیٹھی ہوئی لڑکی نے میرا تعارفی کارڈ بڑے غور سے پڑھا پھر وہ مسکرائی اور اُٹھ کر مجھے اندر لے گئی۔ وہاں مہتمم صاحب نے اُٹھ کر میرا استقبال کیا اور انہوں نے کہا "کپتان صاحب کیا آپ سینٹ لوئس سے آرہے ہیں۔ میں سُن کر خوش ہوا ہوں کہ آپ ہمارے جہاز بلانکا کی خریداری میں دلچسپی رکھتے ہیں"

ہاں صاحب! میں چاہتا ہوں کہ آپ مجھے بلانکا سے متعلق پوری پوری معلومات بہم پہنچا دیں۔ اور پھر ہم آپ کے دھرل ونڈ انجن کو بھی پسند کرتے ہیں"

"میں آپ کے سامنے اپنے تمام انجنوں کی تفصیلات بیان کر سکتا ہوں، مگر سردست بلانکا کی قیمت نہیں بتا سکتا۔ رائٹ کے کارخانے نے بلانکا صرف یہ ظاہر کرنے کے لیے بنایا ہے کہ جدید ساخت کے طیاروں میں دھرل ونڈ انجن کہاں تک کام دے سکتا ہے۔ ہم طیارہ اور اس سے متعلق جملہ حقوق ہیف ٹ ڈالنڈ کمپنی والوں کے ہاتھ فروخت کرنے کی بات چیت کر رہے ہیں۔ ہو سکتا ہے، یہ سودا ناکام رہے۔ لیکن یہ تو بتائیے کہ کیا تین انجنوں والا طیارہ سمندر پار کی پرواز کے لیے زیادہ موزوں نہیں ہوگا!"

"پھر وہی ایک سے زیادہ انجنوں کا مسئلہ! میرے ایک معاون کا خیال ہے۔ کہ

میرے لیے تین انجنوں کا طیارہ کارآمد نہیں ہو سکتا۔ نیز فوکر کمپنی کے ایک نمائندہ نے ہم سے کہا ہے کہ وہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز کے لیے ایک انجن کا طیارہ ہمارے ہاتھ بیچنا پسند نہیں کرے گا۔ لیکن مجھے رائٹ کمپنی سے یہ توقع نہیں۔ ایک انجن والے طیارے میں بہت فائدے ہیں! اچھا آپ یہ بتائیے کہ آپ کا وھرل ونڈ انجن اثنائے پرواز میں کتنی دفعہ فیل ہو چکا ہے؟"

ہمارے جہاز کا اوسطاً ... ۹ گھنٹوں میں ایک بار بھی فیل ہو جانا مبالغہ ہو گا مہتمم نے ہنس کر کہا "آپ کو جلد سے جلد معلوم ہو جائے گا کہ بلانکا فروخت کیا جا سکتا ہے یا نہیں؟

"بہتر ہے کہ آپ جیوسپٹ بلانکا سے ہی اس موضوع پر گفتگو کریں! کیا پیرس میں قیام کے دوران میں آپ ہمارا کارخانہ دیکھنا پسند کریں گے" مہتمم نے جواب دیا۔

دوسرے دن ہم کارخانہ دیکھنے گئے۔ ہم کارخانہ میں گھوم رہے تھے۔ اور چاروں طرف قسم قسم کی خراد کی مشینیں چل رہی تھیں۔ اسباب سے لدے ہوئے ٹھیلے ہمارے پاس سے گذرتے۔ لیکن میرا دماغ پیرس کی پرواز کے مسئلے ہی میں الجھا ہوا تھا۔ میں نے ان لوگوں سے پوچھا۔ "وھرل ونڈ انجن بغیر معائنہ کے کتنی دیر فضا میں رہ سکتا ہے؟"

منیجر نے جواب دیا۔ "یہ ہم نہیں جانتے۔ لیکن جب جہاز کے آلات خشک ہو جائیں گے تو ایک دوسرے سے رگڑ کھانا شروع کر دیں گے۔ ظاہر ہے انجن

---

(۱) Giuseppe Bellanca

انجن کی طاقت کم ہو جائے گی اور جہاز سست پڑ جائے گا۔ طویل پرواز کے لیے ہمیں کوئی ایسا طریقہ ایجاد کرنا ہے۔ جس سے انجن کو فضا ہی میں تیل دیا جا سکے "

اس کے بعد وہ پھر بولا۔ "دیکھئے یہاں ڈھلائی کا کام ہوتا ہے "۔ ہم لوہے کو پگھلانے والے اور گرم سرخ کرنے والی بھٹیوں سے آگے بڑھے اور اس جگہ پہنچے جہاں طیارو کی مشینوں کا معائنہ کیا جاتا ہے۔ اس جگہ کان پڑی آواز سنائی نہ دیتی تھی۔

جیوسیپ بلانکا سے میری ملاقات دریا پار نیویارک کے والڈورف الیسٹوریا میں ہوئی بلانکا دُبلا پتلا، نازک خدو خال کا متین قسم کا آدمی تھا۔ اس کے چہرے سے ذہانت ٹپک رہی تھی۔

اس نے کہا، میرے کارخانے کا طیارہ نیویارک سے پیرس تک کی مسلسل پرواز کی پوری اہلیت رکھتا ہے۔ اور میری خواہش بھی یہی ہے کہ وہ اس پرواز کو بطریق احسن پورا کرے۔ اس میں فقط ایک بڑا سا پٹرول کا ٹینک نصب کرنے کی ضرورت ہے "

"کیا اس کے پہیے اتنے مضبوط ہیں کہ اس قدر وزنی پٹرول لے کر زمین سے اُٹھ سکے؟ میں نے دریافت کیا۔

"کیوں نہیں" اس نے وثوق سے کہا "میں نے اس کے پہیے خاص طور پر مضبوط بنائے ہیں"

"آپ کا جہاز دوسری دفعہ پٹرول بھرے بغیر زیادہ سے زیادہ کتنا عرصہ پرواز کر سکتا ہے؟" میں نے پوچھا

---

(۱) New York Waldorf Astoria

"پچاس گھنٹے سے زیادہ ، اور یہ عرصہ دنیا کا تسلسل پرواز کا ریکارڈ توڑ دے گا"
اُس نے جواب دیا ۔
۔ اگر ہم آپ کا موجودہ بلانکا کسی وجہ سے نہ خرید پائے تو ایک دوسرا جہاز کتنے کتنے عرصے میں بنا سکیں گے ؟
۔ اگر ہمارے پاس طیارہ ساز کارخانہ ہو تو اس میں کوئی زیادہ عرصہ نہیں لگتا ، مگر افسوس ہے کہ اس وقت ہمارے اپنے پاس کوئی کارخانہ نہیں ، مجھے اُمید ہے کہ آپ ہمارا موجودہ جہاز ہی خرید سکیں گے ۔ پیرس تک پرواز میں کامیابی ہر جہاز کے لیے باعث فخر ہے ۔ اُس نے پھر اپنی مشکلات بیان کیں ۔جیوسیپ بلانکا سے اسی اثنا میں میرے تعلقات دوستانہ حد تک قائم ہو چکے تھے ۔ میں نے اس سے یہ بھی کہہ دیا کہ سینٹ لوئس کا ارادہ ابھی تک مکمل نہیں ہوا ۔ لیکن میں نے دیکھا کہ اُس نے اپنے برتاؤ میں کوئی تبدیلی نہ کی ۔ رُخصت ہوتے وقت وہ مجھ سے کہنے لگا ۔ مجھے یقین ہے کہ آپ میں میرا طیارہ خریدنے کی استطاعت ضرور ہے :
اب مجھے سات کی گاڑی سے مغرب کی سمت روانہ ہو جانا چاہیے ۔ اور ڈاک لے جانے کا کام شروع کر دینا چاہیے ۔ میرے ساتھی فل لو اور ٹامس نیلسن نے شکاگو سے سینٹ لوئس تک ڈاک برداری کا کام اپنے ذمّہ لے کر مجھے یہ دو روز کی مہلت دلوائی تھی ۔ اب میں اس قابل تھا کہ ایک خیالی تجویز کے بجائے اپنے شرکا کے سامنے ایک عملی تجویز پیش کر سکوں ۔ اب میں اُن کو ایک ایسے جہاز کے بارے میں تفصیلات دے سکتا ہوں جو پیرس تک پرواز کر سکتا ہے ۔ اس کے بعد اگر میں ضروری سرمایہ اکٹھا کرنے میں کامیاب ہو گیا تو میں رائٹ والوں یا جس ڈالنڈ یا جس کسی کمپنی کے پاس

بھی بلانکا موجود ہوا، نقد روپیہ دے کر سودا کر لوں گا۔

یمبرٹ فیلڈ واقع سینٹ لوئس واپس پہنچنے پر میں نے بلانکا والوں کو تار دیا تاکہ انہیں یقین ہو جائے کہ میں اُن کے جہاز خریدنے میں سرگرمی دکھا رہا ہوں۔ ۱۴ دسمبر کو اُن کا جواب موصول ہوا جس میں انہوں نے تحریر کیا "اُمید ہے آپ بلانکا خرید سکیں گے۔ ورنہ ہم آپ کو ایک تین انجنوں والا طیارہ ۲۹۰۰۰ ڈالر میں دیدیں گے"

یا اللہ! میں نے اب تک تین ہزار ڈالر جمع کئے ہیں۔ کل دس ہزار تک میرا اندازہ تھا اور اب یہ رقم! یہ اُنیس ہزار ڈالر کیسے جمع ہوں گے۔ اور پھر یہ تین انجنوں والا طیارہ کب تک بن کر تیار ہو گا۔ میں یہ باتیں اپنے ذہن میں دُہرا ہی رہا تھا کہ ہیف ڈ انڈ کمپنی کا تار مجھے ملا جس سے معلوم ہوا کہ رائٹ بلانکا کی خریداری کی بات ناکام نہ گئی۔ میں نے بلانکا والوں کو فوراً یہ تار دیا:

"فوراً بتلیئے کہ کیا آپ رائٹ بلانکا پیرس تک کی پرواز کے لیے بیچ سکتے ہیں!"

اس تار کا کوئی جواب نہ آیا۔ چار روز بعد میں نے ایک اور تار دیا جس کا یہ جواب ملا کہ افسوس ہے، سردست بحر اوقیانوس کو عبور کرنے کے لیے ہم بلانکا فروخت نہیں کرنا چاہتے۔ ہم پھر آپ کے لیے تین انجنوں والا فوکر ہوائی جہاز تجویز کرتے ہیں"

دُوفرنینڈ پیٹرسن وایٹ ائیرو،

بہر حال اب جواب تو صاف صاف مل چکا تھا۔ بلانکا نے تین انجنوں کا طیارہ بنا کر دینے کی تجویز کی ہے۔ یقیناً انہیں کوئی کارخانہ مل گیا ہو گا۔ لیکن اس صورت میں وہ ایک انجن والا زیادہ تیز رفتار اور زیادہ سستا طیارہ بھی بنا سکتے ہیں۔ ہو سکتا ہے کہ میں موسم گرما کے اختتام سے پہلے ہی دھرل ونڈ انجن والا کوئی طیارہ لینے میں کامیاب

ہو جاؤں۔ اب مجھے فقط اس بات کی فکر کرنی چاہیے کہ رقم کہاں سے اور کس طرح اکٹھی کی جائے۔ بہرحال مجھے بلانکا والوں کو تار دے دینا چاہیے،

"رائٹ کے ادارے نے بلانکا فروخت کرنے سے انکار کر دیا ہے۔ آپ پیرس تک کی پرواز کے لیے ایک انجن کا طیارہ کب تک تیار کر دے سکتے ہیں اور اُس کی کتنی قیمت ہو گی؟"

(لنڈبرگ)

کئی دن سے لیمبرٹ کے ہوائی مستقر سے سوائے ڈاک بردار طیاروں کے اور کوئی طیارہ نہیں اڑا تھا۔ گرد اور آندھی نے زیر تربیت لوگوں کی پروازیں بھی بند کرا دی تھیں۔ یہ عرصہ بھی بیکار نہیں رہا۔ اس لیے مجھے اپنی پیرس کی پرواز کے لیے کام کرنے کا کافی موقع مل گیا۔ بلانکا نے میرے آخری تار کا جواب ابھی تک نہیں دیا تھا۔ اب میں ایک سانس میں اپنے کئی مددگاروں کے نام گنوا سکتا ہوں۔ مثلاً میجر لیمبرٹ جس کے نام سے ہمارا ہوائی اڈہ موسوم ہے۔ میجر رابرٹسن جو ہماری فضائی شاہراہ کا منتظم ہے۔ میجر ارل ٹامسن[1] جو بیمہ کمپنی کا ایک اعلیٰ افسر ہے۔ مگر ان لوگوں کے علاوہ دوسرے لوگ جن سے بھی میں نے پیرس کی پرواز کے بارے میں بات کی، کسی نے بھی نہ تجویز کو سراہا اور نہ کسی قسم کی مدد دینے کا وعدہ کیا!

اس روز میں تقریباً پانچ میل پیرس کی پرواز کے خیال اور دیگر نئے نئے خیالات میں مستغرق اِدھر اُدھر گھومتا رہا۔ موسم سرما تقریباً نصف گذر چکا تھا۔ فرانس اور امریکہ میں سمندر پار کی پرواز کے لیے کئی ایک طیارے بنائے اور آزمائے جا رہے

---

(1) Earl Thompson

تھے ۔ اس کے برعکس میں ابھی خاکے ہی تیار کر رہا تھا۔ اور منصوبے ہی باندھ باندھ کر توڑ رہا تھا ۔ میں نے سوچا یا تو مجھے نتیجہ خیز کوشش کرنی چاہیے یا اپنے ارادے سے دست کش ہو جانا چاہیے ۔ میں نے فیصلہ کیا کہ تو اور نیلسن سے کہوں گا کہ چند روز کے لیے ڈاک برداری کا کام وہ اپنے ذمہ لے لیں اگر وہ مان گئے تو میں اپنی تجویز ہر بڑے تاجر اور شہر کے متمول آدمی کے پاس لے جاؤنگا۔ شاید کوئی ہامی بھرے !
پہلا آدمی جس سے میں ملوں گا ۔ ہیری نائٹ[۱] ہے ۔ وہ ایجنسی کا کام بھی کرتا ہے اور سینٹ لوئس کی فضائی کلب کا صدر بھی ہے ۔ گذشتہ گرمیوں میں وہ ہوا بازی سیکھتا رہا ہے چنانچہ میری اس سے ملاقات ہو چکی ہے ۔ اگر اس نے عملی طور پر میری کوئی مدد نہ کی تو ایسے تاجروں کے نام ضرور بتا دے گا جن سے مجھے ملنا چاہیے ۔

نائٹ سے میری ملاقات اس کے دفتر واقع فورتھ اینڈ آلیو سٹریٹ[۲] میں ہوئی ، وہ مضبوط جسم اور منہ پھٹ قسم کا آدمی تھا۔ میں نے بے ٹوک اس سے ساری بات کہہ دی ۔ تفصیلات بھی بتا دیں ۔ میرا خیال تھا وہ میری تجویز کو رد کر دے گا ۔ لیکن وہ بولا
"سلیم تمہیں روپیہ جمع کرنے کے لیے دوڑ دھوپ کرنے کی ضرورت نہیں ؛ اگر تمہیں پرواز کرنی مقصود ہے تو تم اپنی تمام توجہات پرواز اور اس کے مسائل پر مرکوز رکھو ۔ مجھے اپنے ایک دوست سے بات کر لینے دو جو بنک کا مالک ہے ۔ ہو سکتا ہے کہ تمہارا مالی مسئلہ ہم اپنے ذمہ لے لیں" تحیر آمیز مسرت سے میں کچھ لمحوں کے لیے خاموش ہو گیا ۔

---

(۱) Harry Knight (۲) Fourth and Olive Street

میں نے اپنے دل میں کہا کہ اب میری تدبیر رائیگاں نہیں جائے گی۔ اب مجھے مالی مدد ضرور مل جائے گی اور میری ذمہ داری میں میرے ہاتھ بٹانے والے بھی مجھے مل جائیں گے۔

"اس کام پر کتنی رقم لگے گی؟" نائٹ نے پوچھا۔

"اگر ہمیں ایسے کارخانہ دار مل جائیں، جو ہمارے حصہ دار ہوں تو دس ہزار ڈالر کافی ہیں ورنہ پرواز کے لیے طیارہ اور اس کا اچھا سا انجن خریدنے کے لیے پندرہ ہزار ڈالر درکار ہوں گے۔"

"تم ایک انجن کے طیارے کی بات کر رہے ہو۔ کیا اس قسم کی پرواز کے لیے تین انجنوں والا طیارہ بہتر نہیں ثابت ہوگا؟" اس نے پوچھا۔

یہ بات سن کر میں نے اپنے سب پرانے دلائل پھر سے دہرا دیے۔

"بلانکا کے تین انجنوں والے طیارے کی قیمت انتیس ہزار ڈالر ہے۔ اور فوکر کمپنی والے نوے ہزار ڈالر مانگ رہے ہیں اور پھر یہ بھی معلوم نہیں کہ طیارہ مکمل کرنے میں وہ کتنا وقت لگائیں گے۔ ان باتوں کے علاوہ تین انجنوں والے طیارے میں الجھنیں بھی ہوتی ہیں۔ ان میں نسبتاً زیادہ چیزیں خراب ہو جانے کا امکان ہوتا ہے۔ پرواز کے لیے سب سے بڑا خطرہ موسم کی خرابی اور پورا بوجھ لے کر پرواز شروع کرنے میں مضمر ہے۔ انجن کے خراب ہونے میں نہیں، ویسے وھرل ونڈ انجن نو ہزار گھنٹوں کی پرواز میں اوسطاً ایک دفعہ فیل ہوتا ہے۔ میں تین انجنوں کے جہاز کی پرواز کے مقابلہ میں ایک انجن کے جہاز کو ترجیح دوں گا۔ قیمت میں فرق سے قطع نظر بڑے طیارے پر موسم میں قابو رکھنا بھی ایک مشکل امر ہے۔"

نائٹ جلدی سے اپنی کرسی میں گھوما اس نے ٹیلیفون اٹھایا اور ہیرلڈ بکسی کو ٹیلیفون کیا۔ ہیلو بکس، کیا چند منٹ کے لئے یہاں آ سکتے ہو۔ مجھے ایک ضروری کام ہے۔ چند منٹوں کے لیے میرے دفتر تک ضرور آؤ؟

بکسی ایوان تجارت کا صدر تھا۔ تقریباً دس منٹ میں وہ مسکراتا ہوا آیا اور ہماری چھوٹی سی صحبت میں شریک ہو گیا۔ ہیری نائٹ نے میری تجویز کا خاکہ اس کے سامنے پیش کیا۔ اور میں نے رائٹ کارپوریشن اور جوسیپ بلانکا سے جو میری گفتگو اور خط و کتابت ہوئی تھی اس کا ذکر کیا۔

بکسی کاروباری آدمی تھا۔ اس نے طیاروں، وھرل ونڈ انجن اور متوقع یا ممکن قیمتوں کے بارے میں بہت سے سوالات کئے۔ پھر نائٹ نے پوچھا۔ "تم نے کہا تھا کہ تم پہلے ہی سے کچھ روپیہ فراہم کر چکے ہو۔ بتاؤ تمہارے ساتھ کون کون شریک ہیں؟"

میں نے کہا "بھائیو! بات یہ ہے کہ میرے پاس دو ہزار ڈالر اپنا ہے۔ وہ تو میں اس کام میں لگاؤں گا ہی۔ مگر میجر لیمبرٹ، جن سے میں نے بات کی تھی، نے بھی ایک ہزار ڈالر دینے کا وعدہ کیا ہے۔ ارل ٹامپسن اور بل رابرٹسن بھی شرکت کے لیے کہہ رہے تھے۔ لیکن ان سے ابھی رقوم کے بارے میں کوئی بات نہیں ہوئی۔"

"تم ایک سے زیادہ انجن کے بارے میں کیوں غور نہیں کرتے؟" بکسی نے بھی یہی سوال کیا۔ اب میں اس سوال سے گھبراتا نہ تھا۔ بلکہ اس سوال کا منتظر رہتا تھا۔

میں جو سوال سن کر ذرا مسکرایا تو ہیری نائٹ ہنس ہی پڑا۔ اور بکسی سے کہنے لگا "یہی سوال میں نے بھی رسلم سے کیا تھا۔"

میں نے بہت ضبط اور متانت سے جواب دیا - یہ جواب بھی مجھے ازبر تھا - اگر ایک
انجن آدھا راستہ طے کرنے کے بعد سمندر پر اڑتے اڑتے فیل ہو جائے تو میں باقی کے
دو انجنوں کی مدد سے کسی ساحل تک نہیں پہنچ سکتا - ہواباز کوئی نہ کوئی خطرہ مول لئے
بغیر پرواز کر ہی نہیں سکتا - فوج کے یہاں گشتی طیاروں میں ایک ہی انجن لگا ہوتا ہے"
بکسبی نے جواب دیا - "یہ تو ٹھیک ہے - مگر یہ انفرادی کام ہے برعکس اس کے
فوجی طیاروں کی پشت پر ساری حکومت ہوتی ہے" مگر مجھے محسوس ہوا کہ بکسبی کو کوئی
اصولی اختلاف نہیں ہے - احتیاط کے طور پر یہ سوال کیا تھا -
پھر وہ کہنے لگا - "اچھا بھئی - مجھے دو تین دن کی مہلت دو - میں اس مسئلہ پر غور کرنا
چاہتا ہوں اور اپنے دو ایک دوستوں سے اس پر تبادلہ خیالات بھی کروں گا - بہرحال
اگر واقعی تم پرواز پر تلے ہوئے ہو تو ہمیں ابھی سے کوشش شروع کر دینی چاہیے
اچھا آئندہ بدھ کے روز تم میرے پاس آنا - میرے دفتر میں وہیں بات چیت کر لیں
گے صبح دس بجے کا وقت کیسا رہے گا؟"
مجھے یہ سن کر اپنے کانوں پر یقین نہ آتا تھا - مجھے تو زیادہ سے زیادہ ایک ہزار
ڈالر کی توقع تھی - میرے وہم و گمان میں بھی یہ بات نہ تھی کہ کوئی ایسا اللہ کا بندہ مل
جائے گا جو اس ہماری تجویز کی مالی ذمہ داری اپنے ذمہ لینے کی تجویز پیش کرے گا -
سپرنگ فیلڈ(۱) کی چراگاہ پر برف پڑ رہی تھی - اور میں نے اپنے طیارہ کو اس
سرسبز دوڑ(۲) گاہ پر اتارا - اور لا کر جنگلہ کے کنارے ایک گوشے میں کھڑا کیا - ہوا

---

(۱) Sprinfield (۲) Runway

تیز تھی۔ اس نے طیارہ کے دونو بازوؤں کو ایک بار خوب جھنجھوڑا۔ ڈاک کے ٹرک کے ڈرائیور نے ایک لپٹا ہوا کاغذ میرے ہاتھ میں دیا۔ یہ شکاگو کی موسمی اطلاع تھی معلوم ہوا کہ موسم اچھا نہ تھا اور راستہ بھر آندھی بارش اور برف باری ہو رہی تھی۔ اس وقت ہر طرف گہری تاریکی چھائی ہوئی تھی۔ میں جانتا تھا کہ جنوبی سمت کی ڈاک فل تو لینے آئے گا۔ اگر وہ مے وُڈ فیلڈ[1] سے موسم کی خرابی کے باعث پرواز نہ کر سکا تو مجھے شمالی سمت ڈاک سے جانے کا کوئی فائدہ نہ ہوگا۔ لیکن ہو سکتا ہے کہ میں پی اوریا[2] تک پہنچ سکوں اور وہاں بادل اتنے بلند ہوں کہ میں ان کے نیچے نیچے پرواز کر سکوں

جب میں نے پرواز شروع کی تو برف کے گالے میرے چہرہ پر گر گر کر گھلنے لگے پانچ منٹ کی پرواز کے بعد میں نے کچھ گھبراہٹ محسوس کی۔ پہلے میں نے بایاں سوئچ[3] بند کیا پھر دایاں۔ میرا خیال صحیح تھا۔ انجن سے پھڑپھڑاہٹ کی آواز آنی شروع ہوئی۔ میں نے طیارہ کو جلدی سے واپس موڑنے کے لیے گھمایا۔ مناسب یہی تھا کہ واپس میرنگ فیلڈ جا اتروں۔ ڈاک کا ٹرک وہیں کھڑا تھا۔ ڈرائیور نے پوچھا کیوں کیا بات ہے کوئی ڈاک کا تھیلا رہ گیا ہے؟ میں نے کہا نہیں اور پھر انجن کا ڈھکنا کھول کر ادھر ادھر دیکھا۔ دیکھا کہ ایک کمانی ڈھیلی ہے۔ ڈرائیور کی مدد سے وہ کمانی کسی اور اپنا ہاتھ ہلا کر پھر اُسے الوداع کہا۔ سپرنگ فیلڈ سے بیس میل شمال کی جانب برف باری کم ہونی شروع ہوئی۔ کچھ دیر بعد برف گرنی بند ہو گئی۔ میں شکاگو تک بادلوں کے نیچے پانچ سو فٹ کی بلندی پر اڑتا گیا وہاں اُتر کر ڈاک تقسیم کی اور رات کا کھانا کھایا۔

---

(1) Maywood Field (2) Peoria (3) Switch

سونے کا وقت ہو چکا تھا لیکن رات میں یہاں سو نہ سکا۔ اس خیال سے کہ جس راستے میں آیا تھا وہی راستہ علی الصبح مجھے طے کرنا تھا کیونکہ دوسرے دن صبح دس بجے مجھے ہیرلڈ بکسبی کے دفتر میں اپنی قسمت کا فیصلہ سننے کے لیے حاضر ہونا تھا۔ اس کا دفتر سٹیٹ نیشنل بینک سینٹ لوئس کی بلڈنگ میں تھا۔

صبح عین دس بجے میں بکسبی سے ملنے پہنچا۔ اس کے سیکرٹری نے کہا، ٹھہریئے۔ وہ کانفرنس میں ہیں۔ ابھی چند منٹوں میں آئے جاتے ہیں۔ میں کرسی پر بیٹھ گیا۔ میرے سامنے بنک کا ایک آدمی نوٹوں کی بڑی بڑی گڈیاں گن رہا تھا جو دس دس، بیس بیس اور پچاس پچاس ڈالر کے نوٹوں کی تھیں۔ اتنے ڈالر دیکھ کر مجھے پسینہ آگیا۔ اور مجھے اپنے کپڑے تنگ اور اپنا کالر گردن کے گرد چپکتا ہوا محسوس ہوا میں نے دل میں سوچا کہ بنک پیرس کی پرواز کی مالی ذمہ داری کیسے اپنے سر لے سکتا ہے۔ میں غیر معمولی طور پر بوجھل ایک انجن کا جہاز اڑانا چاہتا تھا اور وہ بھی ہزار ہا میل سمندر کے اوپر نامعلوم حالات کے ماتحت! کاروباری دنیا میں یہ پاگل پن کی باتیں تصور کی جاتی ہیں۔

اتنے میں بکسبی آگیا اور میں اس سے ہاتھ ملانے کے لیئے آگے بڑھا۔

"سلم[۱]! اس نے بیٹھنے کے ساتھ ہی کہنا شروع کیا، تم اپنے لیے ایک نہایت مشکل کام کا بیڑا اٹھا رہے ہو تاہم ہم نے اس کے بارے میں مناسب بات چیت کر لی ہے اور تمہیں یہ سن کر خوشی ہو گی کہ ہم تمہارے ساتھ ہیں۔ آئندہ کے لئے تم اس تجویز کے مالی پہلو کو ہم پر چھوڑ دو۔ اگر تم اخراجات اتنے ہی کم رکھ سکتے

---

(۱) **Slim (Lindberg's pet name)**

جتنے کہ تم نے بتائے ہیں تو ہمیں یقین ہے کہ اس معاملہ میں کوئی وقت نہیں ہوگی، تم اپنے دو ہزار ڈالر لگاؤ اور ہم میجر لیمبرٹ، ارل ٹامسن اور بل رابرٹسن سے ٹیلیفون پر ہی بات پکی کر لیں گے۔ اب تم فقط ہوائی جہاز کی فکر کرو۔ البتہ ہمیں اس بات کا یقین ضرور دلانا ہوگا کہ تمہاری تجویز قابل عمل ہے، یہ تو تم مانو گے کہ ہم کوئی نامناسب بات طلب نہیں کر رہے، اور دیکھو ابھی جلدی نہیں دوسری ملاقات تک تمہیں ہوائی جہاز وغیرہ کے بارے میں کوئی قطعی فیصلہ نہ کر لینا چاہیے۔ بہر حال تم جس نتیجہ پر بھی پہنچو، ہمیں اس کی اطلاع دو۔

میں ایک بچے کی طرح جو کرسمس کی صبح شاداں و فرحاں بستر سے اٹھتا ہے، واپس لیمبرٹ فیلڈ چلا آیا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ اب میں امریکہ کے جہاز سازی کے ہر کارخانہ سے استفسار کروں گا۔ سنا ہے کہ ویچیٹا(۱) کی ٹریول ایئر کمپنی(۲) ایک جہاز بنا رہی ہے جو شاید میرے کام آ سکے۔ اس کے علاوہ سان ڈیگو(۳) کی ریان کمپنی(۴) کے تیار کردہ جہاز کے متعلق بھی میں نے پڑھا تھا۔ لکھا تھا کہ وہ غیر معمولی طور پر اچھا اڑتا ہے۔ چونکہ ٹریول ایئر کمپنی نزدیک ہے اس لیے اسے تو مجھے فوراً تار دے دینی چاہیے، اور پوچھنا چاہیے کہ وہ سینٹ لوئس سے نیویارک اور وہاں سے پیرس تک کی پرواز کے لیے کوئی اچھا جہاز بنا سکیں گے۔

فوراً ہی جواب آیا۔ کہ ٹریول ایئر کمپنی میرے اس مطالبے کو پورا نہیں کر سکتی میں نے سوچا کہ اگرچہ ریان کمپنی ایک نئی کمپنی ہے اور ایسی مشہور بھی نہیں اور سنا

(۱) **Wichita** (۲) **Travel Air Company** (۳) **San Diego** (۴) **Ryan Company**

ہے کوئی بڑی کمپنی بھی نہیں تاہم مجھے ان سے بھی پوچھ لینا چاہیے۔ اس کے بعد میں کرٹس[1]، بوئنگ[2]، ڈگلس[3] اور مارٹن[4]، غرض کہ تمام طیارہ ساز کمپنیوں کو تاریں دونگا۔ میرا خیال ہے کہ ہر تار پر فرستندہ کی جگہ رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن تحریر کر دیا جائے۔ میجر ل نے اس کی اجازت دے رکھی ہے۔

چنانچہ ۳ر فروری ۱۹۲۷ء کو میں نے ریان کمپنی کو حسب ذیل تار دیا:۔

"کیا آپ ایک ایسا طیارہ بنا سکتے ہیں جو نیویارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کر سکے۔ اگر آپ ایسا کر سکتے ہیں تو جہاز کی لاگت اور حوالہ کر دینے کی تاریخ سے مطلع کریں"

"رابرٹسن ایئر کرافٹ کارپوریشن"

مندرجہ ذیل جواب فوراً موصول ہوا:۔

"ہم ایم ایک[5] کی قسم کا جہاز بنا سکتے ہیں۔ لیکن اس کے پر چوڑے ہوں گے اور پرواز کی تکمیل کے لیے نہایت موزوں۔ انجن اور پرزوں کے بغیر جہاز کی قیمت چھ ہزار ڈالر ہوگی۔ تین ماہ کے اندر اندر جہاز تیار کیا جا سکتا ہے"

"ریان ایئر لائنز[6]"

معلوم ہوا کہ انجن کو ملا کر تقریباً دس ہزار ڈالر کی لاگت ہو گی۔ میں نے سوچا کہ میرا اندازہ صحیح نکلا۔ لیکن پھر خیال آیا کہ ان کے الفاظ پر بھروسا کر لینا کہاں تک

---

(۱) Curtiss (۲) Boeing (۳) Douglas (۴) MARTIN

(۵) M-I (۶) Ryan Airlines

جائز ہوگا۔ کیا ریان کمپنی کے پاس قابل ڈیزائنر[1] اور لائق انجینئر ہیں البتہ یہ بات اُن کے حق میں ہے۔ کہ ان لوگوں نے میری تجویز کو حقارت کے ساتھ رد نہیں کیا، بلکہ اس سے دلچسپی کا اظہار کیا ہے اور جواب بھی جلد دیا ہے۔ ایک تار دیکر اور تفصیلات کیوں نہ پوچھ لی جائیں؟ اور اگر جہاز اور بھی جلدی تیار ہو سکے تو کیا ہی کہنا ہے!

ایک بار پھر جواب فوراً آگیا۔ "دو پٹرول ۵۰ گیلن رفتار سو میل فی گھنٹہ، بوجھ اٹھانے کی مقدار ۱۱۰۰ پاؤنڈ فی فٹ اور طاقت بیس ہزار ہارس پاور[2]۔ آرڈر دینے کی تاریخ سے دو ماہ کے اندر اندر آرڈر کی تکمیل ہو سکتی ہے۔ مگر پچاس فی صدی لاگت پیشگی جمع کرانا ہوگی:

"ریان ایئر لائنز"

میں یہ تار لے کر کیسی اور نائٹ کے پاس گیا۔ انہوں نے ریان کمپنی کا نام بھی نہیں سنا تھا!

"یہ کمپنی کس قسم کے جہاز بناتی ہے" انہوں نے پوچھا۔

"اس کا ساختہ ہلکا قسم کا اونچے پروں والا جہاز ہے۔ صرف اتنا فرق ہے کہ اس میں ہوا باز کے بیٹھنے کی جگہ کھلی ہوتی ہے۔ اس قسم کے جہاز مغربی ساحل کے علاقے میں ڈاک برداری کا کام کرتے ہیں"۔ میں نے جواب دیا۔

سب لوگ اس بات پر متفق ہو گئے کہ میں کیلی فورنیا[3] جاؤں اور ریان کمپنی والوں سے بالمشافہ بات چیت کروں اور جلدی، بلکہ اسی ہفتہ اور اگر جہاز پسند آگیا اور فیصلہ کر

---

(۱) Designer (۲) Horse-power (۳) California

لیا گیا کہ یہی جہاز خرید ا جائے تو جہاز کی تعمیر کی مدت تک ہیں وہیں ٹھہروں !

لیکن جیوسپ بلانکا کے تار نے اس تجویز کو الٹ دیا !

اُن کا تار آیا - ہم بلانکا جہاز پر پیرس تک کی پرواز کی تجویز پیش کرتے ہیں ۔ ہم چاہتے ہیں کہ آپ فوراً نیویارک آئیں - تاکہ جتنی جلدی ہو سکے ہم مل کر اس تجویز پر غور کریں ، ہمیں کولمبیا[1] ائیر کرافٹ کارپوریشن ، ۵۱۰۴ وول ورتھ بلڈنگ[2] ، نیویارک کے پتے پر تار دیں ۔

بلانکا

ہم نے سوچا کہ بلانکا نے یقیناً کوئی نئی کمپنی بنائی ہوگی اور رائٹ کارپوریشن والوں سے اپنا جہاز خرید لیا ہوگا - اچھا ہوا کہ ان کا تار عین وقت پر آگیا ، ورنہ دو دنوں میں میں کیلی فورنیا روانہ ہو جاتا - اب مجھے بالکل یقین ہوگیا کہ اس منصوبے میں ہر ایک سے آگے رہوں گا ۔

بات بھی ٹھیک تھی - اس وقت رائٹ بلانکا ایسی پرواز کے لیے بہترین جہاز تھا اور اسے خریدنے کے لیے اب میرے پاس مالی ذرائع بھی پیدا ہو گئے تھے - میں نے بلانکا کو فوراً تار دیا کہ میں نیویارک آرہا ہوں ۔

شگفتہ مزاج بلانکا نے مسکراتے ہوئے میرا تعارف ، نیویارک شہر کی کولمبیا کمپنی کے دفاتر میں کولمبیا ایئر کرافٹ کارپوریشن کے بورڈ آف ڈائریکٹرز کے صدر مسٹر لیوین[3] اور ان کے مشہور ہوا باز مسٹر چیمبر لین سے کرایا ۔

---

(۱) Columbia Aircraft Corporation
(۲) 5104. Woolworth Building (۳) Mr. Levine

مسٹر لیوین نے میرے چہرے بشرے کا بغور مطالعہ کرتے ہوئے کہا۔
۔ اچھا تو آپ بلانکا خرید نا چاہتے ہیں ؟ ،،

،، جناب ! لیکن فیصلہ تو قیمت پر منحصر ہے ۔ میں نے بھی مسکراتے ہوئے جواب دیا

،، ہم بھی یہی چاہتے ہیں کہ آپ بلانکا ہی خریدیں ،، لیوین نے کہا ،، یہ نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کے لیے بہترین جہاز ثابت ہوگا۔ کیا آپ نے قیمت کی رقم اکٹھی کر لی ہے ؟ ،،

،، فی الحال کچھ رقم ہمارے پاس موجود ہے ۔ ۔ ۔ مگر ہم ساری رقم اس وقت تک اکٹھی نہیں کرنا چاہتے جب تک ہمیں معلوم نہ ہو جائے کہ ہم کونسا جہاز خرید نا چاہتے ہیں ہمارا خیال ہے کہ جہاز ساز کمپنی کو بھی اس مہم میں کچھ روپیہ لگانا چاہیے ۔ پیرس تک کی پرواز کی شہرت کمپنی کے حق میں بہت مفید ثابت ہو سکتی ہے ،، میں نے بھی اپنے جواب میں سیاست سے کام لیا۔

،، ہم ضرور کچھ رقم اس مد میں صرف کریں گے ،، لیوین نے جواب دیا۔ اس طرح کہ بلانکا کی اصل قیمت پچیس ہزار ڈالر ہے ۔ لیکن اس پرواز کے لیے ہم اسے پندرہ ہزار ڈالر میں بیچنے کو تیار ہیں ۔ بالفاظ دیگر ہم اس منصوبے میں دس ہزار ڈالر کی رقم لگا رہے ہیں ،،

،، پندرہ ہزار ڈالر ! ،، معاً مجھے خیال آیا کہ اتنی رقم میں تو میں اپنی تمام اسکیم کو جس میں پٹرول اور آزمائشی پروازوں کا خرچ بھی شامل ہے پایہ تکمیل تک پہنچا سکتا ہوں ،

اس خیال کے آتے ہی میں نے کہا :

"جناب عالی! یہ قیمت اس رقم سے بہت زیادہ ہے جو ہم ادا کر سکتے ہیں کیا آپ بتا سکتے ہیں کہ کہے کم وہ کتنی رقم ہوگی جو آپ قبول کر سکتے ہیں"

پندرہ ہزار ڈالر ہمارے بلانکا کے لیے بہت سستے دام ہیں اس نے کہا۔ غالباً آپ یہ بھول گئے کہ بلانکا ہی صرف ایک ایسا جہاز ہے جو آپ کو نیویارک سے پیرس تک بآسانی اڑا کر لے جا سکتا ہے اور لطف یہ ہے کہ آپ جب بھی راضی ہوں، ہوائی جہاز آپ کو تیار ملے گا :

ہماری گفتگو کے دوران میں بلانکا اور چیمبرلین اپنے جہاز کی صفتیں بیان کیا کئے لگے خرید و فروخت کی کاروباری گفتگو میں جو میرے اور لیوین کے درمیان ہو رہی تھی انہوں نے کوئی حصّہ نہ لیا۔ لیوین پندرہ ہزار ڈالر سے ایک پائی کم لینے کو تیار نہیں تھا چنانچہ مکرر بلکہ سہ کرر اس نے یہی کہا۔ پندرہ ہزار ڈالر ہمارے جہاز کے لیے بہت کم قیمت ہے :

بالآخر میں نے یہ کہا۔ کوئی قطعی جواب دینے سے پہلے مجھے سینٹ لوئس واپس جانا پڑے گا تاکہ اپنے شرکا اور معاونین سے میں بات چیت کر سکوں"

اس وقت مجھے بکسبی اور نائٹ کے یہ الفاظ یاد آئے "اگر ہمارے اندازے سے قیمت کچھ زیادہ ہوئی تو گفت و شنید منقطع نہ کرنا۔ ایسی صورت میں تم واپس چلے آنا اور ہم سب پھر مشورہ کریں گے"

میرا دل کہتا تھا کہ اگرچہ قیمت ہماری توقع سے زیادہ ہے مگر یہ کوئی معمولی جہاز نہیں یہ بلانکا ہے۔ بلانکا دنیا کا بہترین اور نہایت کارآمد جہاز۔ ریل میں سوار

ہوتے ہوئے مجھے محسوس ہوا کہ کامرانی اب میرے ہاتھ میں ہے۔

تم نے کیا کہا۔ اس کا نام "سپرٹ آف سینٹ لوئس" رکھو گے "بکسبی کا یہ سوال میرا دماغ بمشکل قبول کر رہا تھا کیونکہ میری نظریں چیک پر لکھے ہوئے ہندسوں پر جمی ہوئی تھیں..... پندرہ ہزار ڈالر! یہ کاغذ کا پرزہ اب رائٹ بلانکا خرید سکتا تھا۔ چیک پر لکھا ہوا تھا "چارلز لنڈبرگ کے حکم پر ادا کرو" میری حیرت میرے چہرے پر نقش ہو گئی کیونکہ بکسبی میری طرف دیکھ کر مسکرا رہا تھا!

"میں آج ہی دوپہر نیویارک روانہ ہو جاؤں گا اور ایک ہفتے کے اندر اندر بلانکا کو لیمبرٹ کے ہوائی مستقر پر اتار دوں گا" میں بڑبڑایا۔

القصہ ایک بار پھر ٹرین کے طویل اور تھکا دینے والے سفر کے بعد میں کولمبیا ائیر کرافٹ کارپوریشن کے دفتر واقع نیویارک میں پہنچ گیا اور اب پندرہ ہزار کا چیک مسٹر لیوین کی چمکدار میز پر پڑا ہوا تھا!

مسٹر لیوین نے چیک سے اپنی نظر اٹھا کر میری طرف دیکھا اور کہا "یقیناً ہم اپنا جہاز اسی قیمت پر بیچیں گے مگر آپ کو تسلیم کرنا پڑے گا کہ ہمیں اس بات کا حق ضرور ہے کہ اس کے اڑانے والے ہوا باز کا انتخاب ہم خود کریں"۔

ان الفاظ نے مجھے حواس باختہ کر دیا!

مسٹر لیوین اپنے مخصوص متین لہجے میں سلسلہ کلام کو جاری رکھتے ہوئے فرمانے لگے "آپ جانتے ہیں کہ ہم ہر کس و ناکس سے اپنا جہاز اڑوا کر اسے سمندر پار لے جانے کی اجازت نہیں دے سکتے"۔

"مجھے افسوس ہے کہ آپ کو غلط فہمی ہو رہی ہے" مجھے کہنا ہی پڑا "اور بہتر ہے

ابھی سے یہ غلط فہمی دُور کر دوں - یہ تجویز در اصل سینٹ لوئس کے لوگوں کی ہے - اور اگرچہ آزمائشی پروازوں اور اصل پرواز کی دیگر تفصیلات میں ہم آپ سے مل کر کام کرنا چاہتے ہیں لیکن یہ بات واضح رہنی چاہیے کہ اگر ہم نے جہاز خرید لیا تو ہوا باز کا انتخاب ہم خود کریں گے۔"

"کولمبیا ایئر کرافٹ کارپوریشن کسی صورت اپنے جہاز کو کسی قسم کے آزمائشی خطرہ میں نہیں ڈالنا چاہتی - اس لیے ہوا باز کا انتخاب ہم خود ہی کریں گے - مگر آپ کو یقین دلاتے ہیں کہ پرواز کی کامیابی کا سہرا آپ کے سینٹ لوئیس کے ادارے کے سر رہے گا - اور آپ لوگوں کی کافی شہرت ہو جائے گی" لیوین صاحب نے مربیانہ انداز میں مجھے تسلی دیتے ہوئے کہا -

"یہ آپ عجیب قسم کی شرط لگا رہے ہیں! ہم تو پندرہ ہزار ڈالر کی رقم اس کام میں اس لیے صرف کر رہے ہیں کہ جہاز پر سینٹ لوئس کا نام ثبت ہو اور آپ کچھ اور ہی سوچ رہے ہیں - بہتر ہوتا آپ یہ شرائط مجھے پہلی ملاقات ہی میں بتا دیتے : میں نے فیصلہ کن لہجہ میں کہا - کم از کم میں اس طویل سفر سے تو بچ جاتا - اب آپ مجھے فقط ایک سوال کا جواب دیجئے - کیا آپ بلانکا فروخت کرنا چاہتے ہیں کہ نہیں - اگر اس سوال کا جواب 'ہاں' میں ہے تو ہم ابھی سودا کر سکتے ہیں اور اگر آپ کو انکار ہے تو مجھے ابھی سے کسی اور جہاز کی تلاش کرنی چاہیے :

"ہاں ہاں جہاز تو بکاؤ ہے" لیوین صاحب نے جلدی میں کہا "مگر یہ بات آپ سے بہتر کون سمجھ سکتا ہے کہ بلانکا کو اس طویل سفر پر لے جانا آسان کام نہیں - اسی لیے میں آپ کو یہی مشورہ دوں گا کہ آپ پیرس تک پرواز کا انتظام ہمارے ذمہ

چھوڑ دیں۔ پھر مسکراتے ہوئے کہا، کوئی جلدی نہیں، آپ ہماری مخلصانہ تجویز پر غور کریں "

مجھے لیوین صاحب کی چکنی چپڑی باتوں پر غصہ آ گیا۔ مگر میں نے ضبط کیا اور میز پر چیک اٹھاتے ہوئے فقط یہ کہنے پر اکتفا کیا "ہم بھی آپ سے ہر ممکن امر میں تعاون کریں گے۔ لیکن جہاں تک جہاز کا تعلق ہے اس پہ کوئی سمجھوتا نہیں ہو سکتا یا تو اسے ہم خرید رہے ہیں یا نہیں! اگر آپ نے اسے بلا شرط بیچنا ہے۔ تو یہ رقم حاضر ہے ورنہ مجھے کسی اور جہاز کی تلاش ابھی سے کرنی ہو گی " میں نے دیکھا کہ لیوین صاحب کی نظریں چیک کا تعاقب کر رہی تھیں۔

آپ غلطی کر رہے ہیں " انہوں نے پھر بزرگانہ انداز میں فرمایا "بلا شک ہی ایک ایسا جہاز ہے جو نیویارک سے پیرس تک کی پرواز پوری کرنے کی اہلیت رکھتا ہے " لیوین صاحب نے پھر اپنے وہی فرسودہ دلائل کو دہرانا شروع کیا۔

"مجھے افسوس ہے " میں نے قطعی لہجہ میں کہا "اگر آپ جہاز کے ساتھ تمام حقوق فروخت نہیں کرنا چاہتے تو ہمیں آپ کا جہاز درکار نہ ہو گا۔ بہتر یہی ہے کہ اسی وقت کسی اور جہاز کی تلاش کروں " یہ کہہ کر میں دروازہ سے باہر نکلنے لگا۔۔۔

"ٹھہریے! مجھے کل ٹیلیفون کیجئے " لیوین صاحب نے چلا کر کہا۔

"مجھے اس انتظار میں کچھ فائدہ نظر نہیں آتا۔ تا وقتیکہ آپ اپنی شرائط پر دوبارہ غور نہ کریں " میں نے دروازے میں کھڑے کھڑے ہی جواب دیا۔

اب لیوین جواب دینے میں ہچکچایا۔ لیکن پھر ایک لمحہ کے توقف کے بعد بولا

پھر بھی آپ کل گیارہ بجے صبح مجھے ضرور ٹیلیفون کریں"۔

دوسرے دن ٹھیک گیارہ بجے میں نے اُسے ٹیلی فون کیا۔ علیک سلیک کے بعد اُس نے پھر پوچھا، "کیا آپ نے اپنا ارادہ بدلا ہے کہ نہیں"۔ مجھے اُس کی اس بیہودہ بات سے اتنا غصہ آیا کہ میں جواب نہ دے سکا اور میں نے ٹیلیفون بند کر دیا! اب میں جلدی جلدی میڈیسن ایونیو(۱) کی طرف روانہ ہو گیا۔

فروری کی تیز اور سرد ہوا نے میرے غصہ کو فرو کر دیا۔ میں نے سوچا کہ فوکر(۲) رائٹ(۳)، ٹریول ایر(۴) اور کولمبیا(۵)، یکے بعد دیگرے ہر کمپنی مجھے دھتکار چکی ہے۔ ہو سکتا ہے کہ میرے سان ڈیگو(۶) جانے پر ریان کمپنی کی تجویز بھی ختم ہو جائے

فروری کا تیسرا ہفتہ آ گیا۔ ریان والے اگر دو ماہ میں جہاز بنا بھی لیں، تب بھی میں اپریل کے آخر سے پہلے کسی صورت اپنی پرواز شروع نہیں کر سکتا۔ میں نے سوچا تو بابا نکا تو اس وقت موجود ہے، لیکن پھر خیال آیا کہ بہت ممکن ہے کہ لیوین پہلے ہی سے نیویارک سے پیرس تک پرواز کی ذمہ داری چیمبرلین کو سونپ چکا ہو۔ غور و خوض کے بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ میں اس پرواز میں حصہ لینے والوں میں سب سے پیچھے ہوں اور شاید اس سلسلے میں کسی بڑے ادارے کے پاس میرا نام بھی زیر غور نہیں! شاید اکثر لوگ جو اس پرواز سے دلچسپی لے رہے ہیں، یہ بھی نہیں جانتے کہ میرے نام کا کوئی آدمی بھی اس دنیا میں موجود ہے!

---

(۱) Madison Avenue (۲) Fokker (۳) Wright

(۴) Travel Air (۵) Columbia (۶) San Diego

انہی دنوں یہ خبر ملی کہ لیفٹننٹ کمانڈر ڈیوس⁽¹⁾ نیویارک تا پیرس کی تجویز کو نہایت عمدہ طریقے سے عملی جامہ پہنا رہا ہے۔ اس کے متعلق یہ اطلاع بھی آئی کہ محکمہ فوج نے اسے اجازت دے رکھی ہے کہ وہ ایک تین انجن والے بمبار طیارے کو مناسب تبدیلیاں کروانے کے بعد خرید لے۔ یہ اعلان پڑھا ہی تھا کہ اور خبر ملی۔ کمانڈر برڈ تین انجن والے فوکر میں پرواز کے ابتدائی مراحل طے کر رہا ہے۔ یقیناً اسے ایک لاکھ ڈالر تک کے سرمائے کی مالی امداد مل گئی ہوگی۔ یہ خبر بھی ملی کہ سکارسکی کمپنی والے ایک سے زیادہ انجن اور دو پروں والا بڑا سا طیارہ کپتان فونک کے لیے تیار کر رہے ہیں۔ فونک کا پہلا طیارہ گذشتہ ستمبر اڑتے وقت تباہ ہو گیا تھا۔ ان کے علاوہ بحر اوقیانوس کے اُس پار یورپ میں کئی ایک طیارچی اپنی آخری آزمائشوں میں مشغول تھے۔ مجھے یقین ہو گیا کہ قبل اس کے کہ ریان کمپنی میرے لیے طیارہ بنائے کوئی دوسرا ہوا باز اس پرواز کی ابتدا کر دے گا۔ بے شک بحرالکاہل کی پرواز ابھی باقی ہے ۔۔۔۔ مجھے خیال آیا کہ کوئی شخص بھی ابھی بحرالکاہل کی پرواز کی تیاری نہیں کر رہا لیکن اس پرواز کے لیے پچیس ہزار ڈالر کے آرٹیگ انعام کا اعلان بھی تو نہیں ہوا۔

میری مایوسی کو دیکھ کر، ہیری نائٹ نے مجھے سمجھایا "سلم! ہمیں پیرس کی پرواز کی طرف ہی متوجہ رہنا چاہیے۔ اسی خیال کو لے کر ہم نے اس مہم کا بیڑا اٹھایا تھا۔"

---

(1) Lt. Cdr. Davis

گاڑی کے تھکا دینے والے سفر کے بعد میں نیویارک سے سینٹ لوئس پہنچا۔ واپسی پر میں نے اپنے شرکار کے سامنے یہ تجویز پیش کی کہ غالباً بحر الکاہل کی پرواز کی تکمیل کرنا زیادہ عقلمندی ہوگا۔ اپنی تجویز کی وضاحت کرتے ہوئے میں نے کہا ،، ہمارے پاس جہاز بنوانے کے لیے کافی وقت ہوگا۔ ہمیں کوشش اس امر کی کرنی چاہیے کہ آرٹیگ انعام کی طرح اس پرواز کے لیے بھی کوئی اعلان نکلے۔ یہ پرواز پیرس تک کی پرواز سے بھی لمبی ہوگی اور اس میں ہوابازی کے جوہر دکھانے کے بہتر مواقع ملیں گے ،،

میری ان باتوں کے باوجود نائٹ اور بکسبی نے نیویارک سے پیرس کی پرواز ترک کرنے کا کوئی ارادہ ظاہر نہ کیا۔ اُس وقت تک مجھے اس بات کا احساس نہ تھا کہ وہ ایک شدید حد تک میری تجویز کے حامی ہو چکے ہیں۔ ابتدا میں تو مجھے فقط ان لوگوں سے مالی امداد کی ہی طلب اور توقع تھی اب مجھے یقین ہوا کہ وہ صحیح معنی میں میرے معاون اور شرکار ہیں۔

،، ہم بنک میں روپیہ جمع کرا دیتے ہیں تم جب بھی چاہو لے سکتے ہو، شاید تم یہ فیصلہ کر لو کہ ریان کمپنی والے ہی اس کام کو تمہاری حسب پسند اور بہترین طریقہ سے پورا کر سکتے ہیں۔ مگر یاد رکھو ہمیں کسی صورت میں بھی اس پرواز کا خیال نہیں چھوڑنا چاہیئے۔ اور یہ ہم تمہیں بتائے دیتے ہیں، ہار ماننے کا سوال ہی پیدا نہ ہونا چاہیے ،، بکسبی کا لہجہ نہایت پُر سکون اور یقینی تھا!

باب سوم

{ ڈیوس[1] اور ووسٹر[2] تو آزمائشی پرواز ہی میں جاں بحق تسلیم ہوئے۔ برڈ اور
اُس کے ساتھی ہوابازوں کا طیارہ گر کر تباہ ہوگیا۔ چمبرلین کا بلانکا بھی ٹوٹ
گیا۔ اس کے بعد ننجیسر[3] اور کولی[4] دو فرانسیسی ہوا باز جنہوں نے مشرق
سے سمندر پار کی پرواز کی تھی، بحر اوقیانوس کی طوفانی لہروں کی نذر ہو
گئے۔ کیا اوقیانوس کی پرواز پر جن بھوت سوار تھے؟ کیا میں ریان کمپنی
کے تیار کردہ ایک پر کے چھوٹے سے جہاز میں اس عظیم الشان پرواز کو
تکمیل دے سکتا تھا؟ }

میں ایک ٹیکسی میں بیٹھ کر ریان کمپنی کے کارخانے تک پہنچا۔ یہ کارخانہ ایک
پرانی شکستہ عمارت میں قائم تھا اور سان ڈیگو کے ساحل کے قریب واقع تھا۔ اس کے

---

(۱) Davis (۲) Wooster (۳) Nungesser (۴) Coll

متصل ہی مچھلیوں کے کارخانے کی بدبو اٹھ رہی تھی تاہم موسم خوشگوار تھا۔ سینٹ لوئس میں روانگی کے وقت بارش اور ژالہ باری ہو رہی تھی۔ لیکن یہاں ۲۳؍ فروری کو بھی کھجوروں کے پتّے گرم ہوا اور دھوپ میں پھڑپھڑا رہے تھے۔

" قبل اس کے ہم کوئی کاروباری بات چیت کریں، ہم چاہتے ہیں کہ آپ ہمارے کارخانے کا معائنہ کریں " مسٹر ماہونی نے ملتے ہی مجھ سے کہا۔ یہ مسٹر بی۔ ایف ماہونی[1] اِسی کمپنی کے صدر تھے۔ ان کے ساتھ کمپنی کے چیف انجینئر ڈانلڈ ہال[2] بھی تھے۔ مسٹر ماہونی بھی ایک نوجوان سے شخص تھے۔

عمارت کی پہلی منزل میں تقریباً نصف درجن کاریگر فولاد کی نالیاں جوڑ رہے تھے، کوئی تاریں کاٹ رہا تھا اور کوئی سوراخ نکالنے میں مشغول تھا۔ ان لوگوں نے میری طرف اُمید بھری نظروں سے دیکھا۔ شاید انھیں خیال گذرا ہو کہ میں کوئی معتبر گاہک ہوں۔ یہ تو ظاہر تھا کہ اتنی چھوٹی طیارہ ساز کمپنی ضرور مالی مشکلات سے دوچار رہتی ہوگی۔

" ہمارے تیار کردہ جہازوں کے انجنوں والے حصّے فولادی نالیوں سے بنائے جاتے ہیں " مسٹر ماہونی نے مجھے جہازوں کے ڈھانچے دکھاتے ہوئے بتایا " البتہ ان کے بازوؤں اور پسلیوں میں ہم لکڑی استعمال کرتے ہیں "

ہم سیڑھیوں پر سے چڑھتے ہوئے ایک بڑے سے کمرے میں پہنچے جہاں دو آدمی ایک جہاز کے بازوؤں میں لکڑی کی پسلیاں لگا رہے تھے۔ یہ پسلیاں

---

(۱) Mr. B.F Mahoney (۲) Donald Hall

صنوبر کی بنی ہوئی تھیں۔ ایک اور شخص کپڑا منڈھے ہوئے ایلیرون پر برش سے رنگ کر رہا تھا۔

ہم سیڑھیوں سے نیچے اُتر آئے۔ میں نے جہازوں کے ڈھانچوں کو گنا۔ دونوں ابھی ڈھانچوں کی شکل ہی میں تھے اور تیسرے پر بازو نصب کئے جا رہے تھے۔ ظاہر ہے کہ کام کی یہ مقدار کارخانہ چلانے کے لیے ناکافی تھی۔ اتنے سے کام میں تو منافع کا خیال مشکل سے تصور میں آسکتا تھا۔ بہرحال اس معائنہ کے بعد ماہونی مجھے اپنے دفتر میں لے گیا۔

" جناب " اس نے کہا " اگر آپ کو منظور ہو تو ہم آپ کا جہاز بنائیں گے"

" آپ نے تار میں بتایا تھا " میں نے کہا " کہ آپ مجھ سے ہزار ڈالر مانگ رہے تھے، مگر انجن نہیں دیں گے؟ اور اگر انجن بھی آپ ہی نے مہیا کر کے نصب کیا تو پھر کیا قیمت ہوگی؟"

" جے۔ ۴ وِرل ونڈ انجن کے ساتھ اس کی قیمت نو ہزار ڈالر ہوگی، بلکہ اس سے کچھ زیادہ ہی اور اگر آپ کو مزید آلات کی ضرورت ہوئی، جیسا کہ ظاہر ہے، یا نئے جے۔ ۵ انجن کی ضرورت ہوئی تو قیمت ایک ہزار اور بڑھ جائے گی، بلکہ شاید دس ہزار سے کچھ بڑھ ہی جائے " ماہونی نے سوچ کر جواب دیا۔

" میں جے۔ ۵ کو ہی پسند کروں گا اور مجھے دھات کے پنکھے چاہییں اس کے علاوہ ایک سمت پیما بھی درکار ہوگا، جو طیارہ کا اتار چڑھاؤ، پیڑول کی ہمواری یا ناہمواری کا اندازہ دے سکے۔ پھر مجھے ایک ارضی قطب نما بھی لگوانا ہے "

---

(۱) Aileron (جہاز کے بازوؤں کا عقبی حصہ) (۲) J-4 Whirlwind (۳) J-5

"میں نے تفصیلاً جواب دیا۔
"ہم آپ کو یقین دلاتے ہیں کہ ہم آپ کو انجن بلکہ تمام ضروری سامان اور آلات پرواز اصل قیمت پر ہی دے دیں گے۔ ہم آپ سے ان اشیا پر کوئی منافع نہیں لیں گے۔ اس کی وجہ یہ ہے" اس نے مسکراتے ہوئے کہا۔ کہ ہمیں اس پرواز سے خود بڑی دلچسپی ہے"

"شکریہ!" میں نے خلوص سے کہا۔ لیکن اس جہاز کی تکمیل کے لیے آپ کو کتنی مدد درکار ہو گی؟"

ماہونی پہلو تہی کرتے ہوئے بولا "جو قیمت آپ دے رہے ہیں، وہ اس بات کی مانع ہے کہ ہم آپ کو کسی قسم کی گارنٹی دے سکیں۔ آپ جانتے ہیں کہ نہ تو ہماری کمپنی اتنی بڑی ہے اور نہ ہمارے پاس اتنا سرمایہ ہے کہ سب کام جلدی جلدی کر دیئے جائیں"۔ یہ جواب کچھ تسلی بخش نہ تھا!

پھر بھی میں نے مناسب سمجھا کہ مجھے ڈانلڈ ہال سے علیحدہ مل کر اپنی تشفی کر لینی چاہیے کہ انجنیئر کی حیثیت سے وہ کیسا ہے! ریان کمپنی کو آرڈر دینے سے پہلے اس قسم کا جائزہ ضروری تھا۔ چنانچہ ہم دو تو، میں اور ماہونی نقشہ نویسوں کے کمرے میں پہنچے یہاں ہوائی جہازوں کے خاکے تیار کئے جاتے تھے۔ ماہونی مجھے یہاں چھوڑ کر خود باہر چلا گیا۔

"ریان کمپنی کا معیاری جہاز، آپ کے مطلب کا نہیں" ہال نے دیانت داری سے کام لیتے ہوئے کہا "اس کی لمبائی ہمیں بڑھانی پڑے گی تاکہ بوقت پرواز اس کے بازوؤں پر بوجھ کم پڑے اور نسبتاً زیادہ سے زیادہ عرصہ تک پرواز

کر سکے۔ یعنی بالفاظ دیگر ہمیں جہاز کی پچھلی سطحوں کو تدرے لمبا رکھنا پڑے گا۔ تاکہ جہاز کے توازن پر کوئی خارجی چیز اثر انداز نہ ہو۔ اس طرح انجن نسبتاً آگے کی طرف بڑھا ہوا ہوگا۔ مختصر یہ کہ سارے جہاز کا نقشہ ہمیں نئے سرے سے بنانا پڑے گا۔ یہ میں اس لیے کہہ رہا ہوں کہ ہمیں آپ کی ساری ضروریات پوری کرنی ہیں " مجھے ڈانلڈ ہال کے ان الفاظ سے تسلی ہوئی۔

اس نے کاغذ کا ایک ورق لے کر اس پر نقشہ بنانا شروع کر دیا۔ دیکھتے ہی دیکھتے کاغذ کی سفید سطح پر ایک ہوائی جہاز کا خاکہ تیار ہوتا نظر آنے لگا۔ یہ ایک پر کا جہاز تھا۔ بظاہر یہ خاکہ غیر متوازن تھا۔ کاغذ کو میری طرف بڑھاتے ہوئے ہال نے کہا "میرا ابتدائی اندازہ یہ ہے کہ ہمیں اپنے ایم ۔۲ [1] طیارے کے پروں کی لمبائی میں دس فٹ کا اضافہ کرنا پڑے گا۔ تاکہ پٹرول سے بھری ہوئی ٹنکیوں کے ساتھ اسے تھوڑے سے تھوڑے فاصلہ کے اندر اسے ہوا بردار کیا جا سکے۔ اس کے علاوہ پٹرول کی ٹنکی کو جہاز کے وسط میں لگانا پڑے گا تاکہ جہاز کے نقطہ توازن [2] پر کوئی اثر نہ پڑے اب صرف یہ سوال باقی ہے کہ تمہارے لیے اور تمہارے جہاز ران [3] کے لیے کونسی جگہ منتخب کی جائے "

" مجھے صرف ایک آدمی کے لیے جگہ چاہیے۔ جہاز رانی کا کام میں خود ہی کروں گا " میں نے اس کی مشکل کو حد تک رفع کرتے ہوئے کہا۔

میری یہ بات سن کر ہال نے بہت تعجب کیا۔ اس نے کہا " میرا خیال تھا۔ کہ

---

(۱) M-2 (۲) Centre of Gravity (۳) Navigators

تمہیں ایک اور شخص کی ضرورت لاحق ہو گی، جو نہ صرف راستے کی ہدایت کرے اور وقتاً فوقتاً ہوابازی میں تمہارا ہاتھ بٹائے۔ تاکہ پرواز کے دوران میں تمہیں تھوڑا بہت آرام کرنے کا موقع ملتا رہے۔

"میرے لیے بہتر ہو گا کہ ایک فالتو آدمی کا وزن اٹھانے کی بجائے اسی وزن کا پٹرول اور بھرلوں۔ میں نے اسے اپنا مافی الضمیر بتاتے ہوئے کہا۔

"بہتر بہتر! اس نے کچھ سکوت کے بعد کہا۔ اس سے جہاز کی لمبائی مناسب طور پر کم ہو جائے گی اور تم تقریباً پچاس گیلن مزید پٹرول بھی ساتھ لے جا سکو گے، وہ یہ بات کرتا جاتا تھا اور حساب کئے جا رہا تھا اس نے پھر پوچھا نیویارک سے پیرس تک کے میل کا فاصلہ ہے؟

میں نے گلوب (کرۂ ارضی) کے گرد دھاگا پھیلا کر دیکھا۔ یہ تقریباً ۳۶۰۰ میل بنتا تھا۔ اس حساب سے طیارے کو تقریباً ۴۰۰۰ میل کی پرواز کے لیے پٹرول درکار تھا!

ہال ایم۔ ۲ کی ان تبدیلیوں کے متعلق بتا رہا تھا کہ ہارلی ہم لوگوں میں پھر آ شامل ہوا۔ اس نے کہا ہمارے کمپنی نے ایک کو قیمت بتا دی ہے ہم مشکلات اور نئے مسائل کے باوجود، جن سے ہمیں جہاز کی ساخت میں بھی کئی تبدیلیاں کرنی پڑیں گی، قیمت نہیں بڑھائیں گے: پھر اس نے ہال سے مخاطب ہو کر پوچھا کیا ہم ان کا جہاز ساٹھ ایک دنوں میں تیار کر سکیں گے؟"

ہال نے کچھ سوچ کر جواب دیا۔ مجھے خیال ہوتا ہے کہ یہ کام رات دن کی محنت سے ساٹھ دن کے اندر اندر ختم کیا جا سکتا ہے۔ بشرطیکہ کاریگر فالتو وقت میں بھی میری مدد کرتے رہیں۔"

"بہت خوب!" ماہونی نے اب مجھ سے خطاب کیا۔ "آپ اپنا آرڈر پختہ کر دیجئے اور ہم کام شروع کر دیں گے۔ رہے۔ ڈی کے قسم کے طیارے پر دس ہزار پانچ سو ڈالر کی لاگت آئے گی۔ مگر اس میں خاص خاص آلہ جات کی قیمت شامل نہیں۔"

مجھے ماہونی کا پر خلوص جوش اور دلچسپی پسند آئی۔ ہال کی قابلیت سے بھی میں متاثر ہو گیا تھا۔ میں نے خیال کیا کہ قیمت بھی پندرہ ہزار ڈالر سے کم ہے جو رقم میرے شرکائے کار نے سینٹ لوئس میں اس کام کے لیے جمع کر رکھی ہے۔ چنانچہ میں نے فوراً انہیں تار دیا جس میں ریان کمپنی کی شرائط کا ذکر کیا اور اپنی رائے بھی دی کہ لوگ اچھے ہیں اور کام حسب پسند کرتے رہیں گے۔ جواباً تار آیا کہ میں ان سے بات پکی کر دوں۔ ہوائی جہاز کا نام وہ بہت پہلے سے منتخب ہو چکا تھا۔

سپرٹ آف سینٹ لوئیس[1]

ڈانلڈ ہال اور میں صبح کی گرم گرم دھوپ میں کارونا ڈو[2] کی ساحلی ریت پر بیٹھے ہیں ڈانلڈ نے پوچھا "ہواباز کے بیٹھنے کے لیے کونسی جگہ منتخب کی جائے؟"

"میرا خیال ہے کہ میری نشست گاہ کو آپ وسطی پٹرول ٹنکی کے پیچھے بنا دیں۔" میں نے جواب دیا۔

"لیکن اس صورت میں تم سامنے نہیں دیکھ سکو گے۔" ڈانلڈ نے میری تجویز

---

(۱) سینٹ لوئس کی روح (۲) Coronado Beach

کی تصدیق کرتے ہوئے کہا۔

"ایسی سیدھی اور لمبی پرواز میں سامنے کے منظر کو دیکھتے رہنا ضروری نہیں ہے"

میں نے جواب دیا۔ "اس لیے کیوں نہ ہم ہوا باز کی نشست گاہ پیچھے ہی رہنے دیں
مجھے تو دائیں بائیں ایک کھڑکی دے دو۔ اس سے کام نکال لوں گا۔"

"بہت بہتر" ہال نے کہا۔ "تم ہوا باز ہو، میں تم سے اس بات پر بحث نہیں کرنا
چاہتا۔ البتہ ایک بات ہے، اگر واقعی ہوا باز کی نشست گاہ پیچھے کو ہی ہوئی تو اس
سے جہاز کی رفتار پرواز بڑھ جانی چاہیے۔"

اس نے اپنی نوٹ بک پر کچھ یادداشت لکھتے ہوئے کہا۔ "تمہارے جہاز کی پچھلی
سطحیں ایم ۔۲ سے بڑی ہونی چاہییں۔ تاکہ پرواز میں تمہارا جہاز ڈولنے نہ پائے۔
لیکن وقت اتنا کم ہے کہ جہاز کی دُم کا خاکہ میں دوبارہ نہیں بنا سکوں گا۔ جہاز بھی دو
ہفتے کے اندر اندر تیار کرنا ہے۔"

"کیا ایم ۔۱ کی سطحوں اور خطوط کو استعمال کرنا خطرناک ہو گا" میں نے پوچھا

"نہیں ایک تجربہ کار ہوا باز کے لیے ہرگز نہیں۔" ڈانلڈ نے فوراً جواب دیا

"تو کوئی حرج نہیں" میں نے اسے تسلی دیتے ہوئے کہا "ہمیں تو فقط اس بات
پر زور دینا ہے کہ ہوائی جہاز زیادہ سے زیادہ مدت تک ہوا پر رہ سکے اور اس طویل
اور مسلسل پرواز میں اس کی ساخت خارج نہ ہو جائے اگر وہ زیادہ متوازن نہ بھی
بن سکا تو کوئی مضائقہ نہیں۔ جب وہ میری بات پر مسکرایا تو میں نے کہا "بھئی ڈانلڈ
سچ تو یہ ہے میرے پاس ان جزئیات پر صرف کرنے کے لیے وقت نہیں اور ہمیں
تو اس سے کم وقت لگے گا ہمیں تو مرکزی بات پر متوجہ رہنا چاہیے۔"

"بہت اچھا۔" ڈانلڈ ہال نے میری بات مانتے ہوئے کہا" تو اب جہاز کے خاکہ کی بات ختم کرتے ہیں اب ہمیں جہاز کی طاقت ثقل پر غور کرنا چاہیئے ۔ یہ کتنا بوجھ اٹھا سکے گا اور اٹھا کر سیدھا اڑ بھی سکے گا کہ نہیں۔ اس کے بعد ہمیں اس بات پر غور کرنا ہے کہ ہمیں جہاز کے حصے بنانے میں کونسی دھات استعمال کرنی ہے ۔ پہلے میں تمام نقشے مکمل کر لوں اور انہیں کاریگروں کے سپرد کر دوں تاکہ وہ اپنے کام کو سنبھال لیں۔"

نقشہ نویسی کے کمرہ پر کسی نے دستک دی ہم نے اندر سے چٹخنی لگائی ہوئی تھی۔ دروازہ کھولنے پر معلوم ہوا کہ یہ ماہونی تھا۔

"تم لوگوں کو کام چھوڑ کر کبھی کبھی آرام بھی کرنا چاہیئے۔ اس نے کہا۔ یہ دیکھو اخبار! تمہیں یہ خبر پڑھ کر کچھ اور بھی سیکھنے کا موقع ملے گا۔" اور پھر مسکراتے ہوئے اُس نے اخبار کو ہماری طرف بڑھایا۔ اخبار کی سرخیاں کچھ اس طرح کی تھیں۔

"وانا میکر اور نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کی سرپرستی"

"برڈ کی فضائی مہم پر ایک لاکھ ڈالر خرچ آئے گا"

یہ نیویارک کی خبر تھی۔ اس میں بتایا گیا تھا کہ مشہور لکھ پتی راڈمین وانا میکر، رچرڈ ای برڈ کے لیے تین انجنوں والے فوکر طیارے کے بنوانے میں مدد دے رہا ہے۔ یہ بھی پڑھا گیا کہ سکارسکی کمپنی مشہور فرانسیسی ہوا باز رینی فونک کے لیے جو پچھلے ستمبر میں اڑتے وقت ایک طیارہ تباہ کر چکا ہے، بحر اوقیانوس کے پرواز کے

(۱) Rodman Wanamaker

(۲) Richard E Byrd (Commander Byrd)

لیے ایک دوسرا طیارہ تیار ہی ہے۔

میں اخبار کو بند کرتے ہوئے اپنی جگہ سے اُٹھ کھڑا ہوا اور آواز کر کے کہا یہ بہتر ہوگا کہ اب ہم شام کا کھانا کھا لیں۔

ڈانلڈ ہال اپنے سٹول پر ہی لیٹ گیا۔ وہ صبح سے اسی سٹول پر بیٹھا کام کر رہا تھا، سوائے نچلی منزل میں اپنے منیجر سے مشورہ کرنے یا کھانا کھانے کے علاوہ وہ اپنی جگہ سے نہیں ہلا تھا۔

میرے دماغ میں یہ خیال رہ رہ کر گردش کر رہا تھا کہ ۳۶۰۰ میل کے بری اور بحری فاصلہ کا راستہ کیونکر معلوم کیا جائے۔ میں نے اس سے پہلے سمندر پر کبھی پرواز نہیں کی تھی۔ اب تک خشکی کے عام نشانات، پہاڑ، دریا وغیرہ میری رہنمائی کرتی تھیں، رات کے وقت ڈاک بردار طیاروں کے لیے راستے کی جانی پہچانی روشنیاں ہوتی تھیں اس کے علاوہ سان ڈیگو کے بحریہ کے افسران کی مدد اور مشورہ بھی لیا تھا۔ میں نے سوچا کہ ان حالات میں مجھے اپنے تجربہ پر زیادہ بھروسہ نہیں کرنا چاہیے۔ اکثر لوگ یہ کہہ رہے ہیں کہ میں اس کام کی تکمیل کے لیے بہت کم سن ہوں اور مجھے یہ احساس نہیں کہ میں کتنا مشکل کام اپنے ذمہ لے رہا ہوں۔ بعض لوگ تو یہ بھی کہہ رہے ہیں۔ کہ کسی بااثر آدمی کو چاہیے کہ مجھے اس کام سے روک دے۔ لوگوں کے اس رویہ سے میرے شرکار کا ایک غلط قسم کی ذمہ داری میں مبتلا ہو جانا ضروری تھا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اپنے عظیم دائرے کے فضائی راستہ کا نقشہ خود ہی بنانا چاہیے۔

سان ڈیگو کی دو کانوں میں بحرا وقیانوس کے نقشے نہ دستیاب ہو سکے۔ سان ڈیگو تھا بھی بر اعظم کی دوسری جانب۔ مگر خیر ہوئی جن نقشوں کی مجھے ضرورت تھی۔ وہ سان پیڈرو میں ایک دوکان پر مل گئے یہ نقشے دو بڑے بڑے کاغذوں پر چھپے ہوئے تھے۔ مرکیٹر کے اظلال خشکی کی جانب اس حد تک بڑھے ہوئے تھے کہ ان نقشوں میں نیویارک اور پیرس دو نمایاں طور پر موجود تھے۔ اس دوکان سے دھوپ گھڑی کے اظلال بھی مل سکتے تھے۔ مجھے اپنے محکمۂ فوج میں سیکھے ہوئے سبق ابھی تک یاد تھے اس زمانے میں ہمیں سکھایا گیا تھا کہ زمین کی سطح کا عظیم دائرہ مرکیٹر کے نقشے پر صرف ایک خط منحنی بن جاتا ہے۔ لیکن دھوپ گھڑی کے نقشے پر یہی دائرہ ایک خط مستقیم کی شکل اختیار کرے گا۔ یہ کیوں؟ اس لیے کہ آپ کرۂ ارضی کی سطح کو تراش کر سیدھا نہیں کر سکتے۔ تمام نقشے کسی نہ کسی لحاظ سے منحنی قسم کے خاکے ہوتے ہیں۔

ڈانلڈ ہال نے اپنے نقشہ نویسی کے کمرے میں میرے لیے ایک میز لگوا دی تھی۔ اس پر میں نے اپنے نقشے بچھا دیے۔ ان نقشہ جات پر ایک طرف اس عظیم دائرہ کی مسافت اور راستہ دریافت کرنے کی مکمل ہدایات درج تھیں۔ پہلے میں نے دھوپ گھڑی کے نقشے پر نیویارک اور پیرس کے درمیان ایک خط مستقیم کھینچا اور پھر ایک ایک سو میل کے فاصلے بنا کر اسے مرکیٹر کے نقشے پر تبدیل کیا۔ ہر سو میل کا فاصلہ مختلف نقطوں سے ظاہر کیا اور پھر ان نقطہ جات کو خط مستقیم سے ملا دیا۔ ہر نقطہ سے پہلے میں نیویارک کا فاصلہ ناپا اور پھر مقناطیسی قطب نما کے

---

(۱) San Pedro (۲) Mercator's projections

ظاہر کردہ راستہ کی پیمائش کرتا۔ اس طرح مجھے ہر زاویہ کا فرق معلوم ہو جاتا تھا۔

اس پیمائش سے معلوم ہوا کہ فاصلہ اندازاً ۲۶۱۰ میل ہے۔ نقشہ پر حساب کرنے کے بموجب میں نے تمام نقطوں کو ملایا تو ایک منحنی کثیر الاطراف خط بنا۔ یہ خط شمالی سمت میں نواسکوشیا اور نیو فاونڈلینڈ کو کاٹ رہا تھا۔ مشرقی سمت بحر اوقیانوس تک پھیلا ہوا تھا اور جنوبی سمت آئیرلینڈ کے جنوبی کونے کو کاٹتا ہوا چلا گیا ہے۔ اس جگہ سے میرے راستہ کا خط انگلستان کے قطعہ پر سے ہوتا ہوا ایک چھوٹے سے نقطہ پر ختم ہوتا تھا۔ یہ نقطہ پیرس تھا۔ میری زندگی کا تمام تر انحصار اس سیاہ ٹیڑھی لکیر کی صحت پر تھا۔ مجھے اسی راستہ پر اڑنا تھا۔ غلط ہونے کی صورت میں زندگی سے ہاتھ دھو لینا تھا۔ میں نے سوچا کہ ان سمتوں اور ان زاویوں کو مجھے کسی معتبر شخص کو دکھا لینا چاہیے۔

اسی شہر کے نچلے حصہ میں ایک پبلک لائبریری تھی، جہاں فلکیات کی ریاضی پر کتابیں دستیاب ہو سکتی تھیں۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے سمندر کے اوپر علم مثلث کی مدد سے بھی ایک راستہ کا نقشہ بنا لینا چاہیے۔ کئی دن کی محنت کے بعد میں بحر اوقیانوس میں نیو فاونڈلینڈ سے ۲۰۰ میل دور ایک نقطہ پر پہنچا۔ میں نے دونوں نقشوں میں اتنی مطابقت پائی کہ مجھے تسلی ہو گئی۔ اس کے بعد میں نے اس پیمائش پر مزید وقت صرف کرنا تضیع اوقات سمجھا۔

اب مجھے اس بات کا یقین کرنا تھا کہ کیا میں سمندر پر رات کے وقت نامعلوم

---

(۱) Nova Scotia (۲) New Found Land (۳) Ireland

ہوا کے تھپیڑوں کے باوجود ان معنین کردہ راستوں پہ پرواز کر سکونگا کہ نہیں ؟ مجھے خیال آیا کہ ایک زاویہ پیما خریدلینا چاہیے اور فلکی جہازرانی کا مطالعہ بھی کرنا چاہیے لیکن فوراً ہی دل نے جواب دیا کہ زاویہ پیما کو متوازن رکھ کر اس کے بلبلے کی مدد سے راستہ معلوم کرنا اور جہاز چلاتے رہنا محالات سے ہے۔ چنانچہ یہ خیال چھوڑ دیا۔
اس کے بعد سمت دریافت کرنے والے ریڈیو کا خیال دل میں آیا۔ بحریہ اپنے جہازوں کیلیے ایسے ریڈیو استعمال کرتی ہے۔ لیکن جلد ہی معلوم ہو گیا کہ یہ ریڈیو میرے جہاز کی جسامت کے مقابلہ میں بہت وزنی ہوتے ہیں اور میری مجوزہ پرواز کیلیے ان سے چنداں فائدہ بھی نہیں ہو گا۔ چنانچہ ان کا خیال بھی چھوڑ دیا۔
اب میں اس نتیجہ پہ پہنچا کہ مجھے تو صرف ایک قطب نما کی مدد سے ہی راستہ معلوم کرنا ہو گا۔ اور میری کامیابی کا انحصار زیادہ سے زیادہ پٹرول لے کر اڑنے پر ہے۔ اگر میرے پاس کافی پٹرول ہوا اور میں راستہ سے سینکڑوں میل بھٹک بھی گیا اور یورپ کے ساحل پر کسی جگہ پہنچ گیا تو بھی پٹرول مجھے لابورژ سے کہ ہوائی مستقر اور میری منزل مقصود پر پہنچا دے گا۔ اس تجویز کا ذکر میں نے ہال سے کیا اور ہم اسی فیصلہ پر پہنچے کہ ہر پٹرول ٹینکی میں کم از کم ۴۲۵ گیلن پٹرول آنا چاہیے ہم یہی سوچ رہے تھے کہ اور خبر ملی۔ اور وہ یہ تھی :-

"نیویارک سے پیرس تک کی پرواز"

"امریکہ کے پنشن یافتہ فوجیوں کی قومی انجمن ہوا باز ڈیوس کی مدد کرے گی"

---

(۱) Air Navigation (۲) Le Bourget (پیرس کا مشہور ہوائی مستقر)

تفصیل یہ تھی :- ۱۴ مارچ۔ لفٹیننٹ کمانڈر نوئل ڈیوس (۱) جو مچل
ایر فیلڈ واقع لانگ آئی لینڈ (۲) سے پیرس کی مسلسل پرواز شروع کرنے کا
ارادہ رکھتا ہے۔ وہ تین انجنوں اور دو پروں والا دہرا ونگ ہوائی جہاز
اڑائے گا اس جہاز کا نام امریکن لیجن (۳) ہوگا۔ انجمن کے اراکین نے
فیصلہ کیا ہے کہ وہ اس جہاز کی لاگت جو تقریباً ایک لاکھ ڈالر کے قریب
ہوگی، خود برداشت کریں گے :

یہ خبر پڑھنے کے بعد مجھے احساس ہوا کہ وقت اور مشکلات کے خلاف میری جنگ ابھی ختم نہیں ہوئی میں کوتاہی نہیں کر رہا اور کارخانہ پوری مستعدی سے میری حمایت پر ہے۔ ہال نقشہ بنائے جا رہا ہے اور کاریگر ان نقشوں کو ٹھوس شکل دیئے جا رہے ہیں، تمام کارندے بخوشی اپنا فالتو وقت اسی کام پر لگا رہے ہیں، اور بعض اوقات تو کارخانہ نصف شب تک کام کرتا ہے۔ تین ہفتوں کے اندر انہوں نے جہاز اور اس کے پروں کے ڈھانچوں کو مکمل کر دیا ہے۔ ہال نے اندازہ لگا کر بتایا کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس کی ساخت اس طرح کی ہوئی ہے۔ کہ اگر اسے کفایت شعاری سے اڑایا جائے تو وہ ایک وقت چار ہزار ایک سو میل لگاتار اڑ سکتا ہے۔ ہم ابھی پوری طرح یہ مطمئن ہو رہے تھے۔ کہ ایک اور خبر ہم پر ٹوٹ پڑی :-

"نان گیسر کی اوقیانوسی پرواز"

---

(۱) Noel Davis (۲) Long Island (۳) American Legion

"پیرس ۲۶ مارچ ۔ کپتان چارلس نان گیسر[1] جنگ عظیم کے چوٹی کے ہوا باز نے بتایا ہے کہ وہ اس موسم گرما میں ایک فرانسیسی طیارہ سے کر کے بحر اوقیانوس کے اُس پار اُڑا کر لے جائے گا۔ اس کا دوسرا ساتھی لیفٹننٹ کولی[2] ہو گا جو دنیا کا مشہور ہوا باز ہے۔ لیفٹننٹ کولی کسی حادثہ میں اپنی ایک آنکھ کھو چکا ہے تاہم اس پرواز میں نان گیسر کے ساتھ اس کا یہ ساتھی ہوابازی میں اس کی مدد کرے گا اور راہ بھی بتاتا رہے گا۔"

اعلان شدہ پروازوں میں میری پرواز کے علاوہ یہ چوتھی پرواز کا اعلان تھا۔ برڈ۔ فونک، ڈیوس اور اب نان گیسر۔ ابھی ایک اور ہوا باز یعنی کلیرنس چیمبرلین[3] بلانکا جہاز کے لیے پوری تیاری میں مصروف ہے۔ یہ وہی بلانکا ہے جسے گذشتہ فروری میں نے خریدنے کی لاحاصل کوشش کی تھی۔

میری نائٹ میرے ایک شریک کار نے سینٹ لوئیس سے مجھے بذریعہ تار مطلع کیا کہ قومی ہوابازی کے ادارے نے آرٹیگ کی انعامی پرواز کے لیے ہمارا داخلہ باقاعدہ طور پر منظور کر لیا ہے۔ قانون کے مطابق ہوا باز کا داخلہ اور اس کی پرواز کے درمیان سات دن کا وقفہ ہونا چاہیے۔ اب اگر میں ماہ مئی کے اختتام سے پہلے پیرس کی پرواز شروع کرتا ہوں۔ تو ہم پچیس ہزار ڈالر سے ہاتھ دھو بیٹھتے ہیں ہم اسی فکر میں تھے کہ یکایک ایک اور خبر ملی۔

"پیرس کے جہاز کی آزمائشی پرواز"

[1] Charles Nungessor [2] Lieutenant Coli

[3] Clarence Chamberlain

"برٹش وار اپریل لفٹیننٹ کمانڈر نومی ڈیوکس اور لفٹیننٹ سٹینٹن اوورسٹریٹ نے آج اپنے دو پرش والے طیارے ،، امریکن پیجن ،، پر پہلی آزمائشی پرواز کی۔ لفٹیننٹ ڈیوکس کا کہنا ہے کہ اگرچہ جہاز اچھی طرح قابو میں رہتا ہے پھر بھی اصل پرواز سے پہلے ہم نہایت اچھی طرح اس کا معائنہ کر لینا چاہتے ہیں۔"

ریان فیکٹری کے کاریگر میرے جہاز کو کم سے کم مدت میں بنا کر جہاز سازی کا ریکارڈ قائم کرنے کی کوشش کر رہے تھے۔ مگر یہ سب اخبارات ان کی نظر سے بھی گزر رہے تھے۔ مگر آفرین ہے ان پر کہ اُن کے ماتھے پر بل نہیں پڑتا تھا۔ اب ہمیں کام شروع کئے دوسرا مہینہ ہو چکا ہے۔ اور میں نے اپنی پرواز کا تمام خاکہ تیار ہی نہیں کر لیا بلکہ اپنے ذہن میں نقش کر لیا ہے۔ میں نے یہ بھی سوچ رکھا ہے کہ اگر بفرض محال جہاز کی خرابی کی وجہ سے مجھے سمندر پر ہی اُترنا پڑے تو مجھے کیا کرنا چاہیے۔ کبھی کبھی میں ڈچ فلیٹس کے ہوائی مستقر کی طرف نکل جاتا ہوں اور ریان کمپنی کے کسی معیاری جہاز پر پرواز کر لیتا ہوں، کیونکہ میرے لیے ضروری ہے کہ اونچے پروں والے جہازوں کو کامیابی سے اُڑانے کی مشق کروں۔ میرا جہاز بھی اسی ساخت کا ہوگا۔ ان پروازوں کے دوران میں اس قسم کے جہازوں کی امتیازی خصوصیات سے مجھے کافی واقفیت ہو گئی۔

رائٹ کمپنی کے کارخانے سے میرے جہاز کا انجن ہمارے پاس پہنچ چکا ہے

---

(۱) Lieutenant Stanton Oversteet (۲) Dutch Flats

یہ وحرل ونڈ انجن ہے اور اس کی شکل ایک بڑے ہیرے سے ملتی جلتی ہے۔ اس انجن کی طاقت ۲۲۳ ہارس پاور کے قریب ہے۔ اس کے سلنڈر، سلاخیں گراریں کے دندانے اور دیگر آلات نہایت پیچیدہ ہیں۔ میری زندگی کا سارا انحصار اس مشین کی مسلسل طاقت پرواز پر ہے۔ کیا یہ انجن لگاتار چالیس گھنٹے چلتا رہے گا۔ میں آج کل اسی خیال میں مستغرق رہتا ہوں۔

اب ایک اور خبر نازل ہوئی۔

"مسلسل پرواز کا ریکارڈ توڑ دیا گیا"

"نیویارک ۱۴ اپریل، دنیا میں مسلسل پرواز کا ریکارڈ ایک بار پھر امریکہ کے ہاتھ رہا۔ کلیرنس چیمبرلین اور برٹ اکاسٹا نے اپنے ایک پر والے جہاز بلانکا میں لانگ آئیلینڈ کے ہوائی مستقر روز ویلٹ پر ۵۱ گھنٹے گیارہ منٹ اور پچیس سیکنڈ مسلسل پرواز کی۔ اب یہ دونو ہوا باز نیویارک سے پیرس کی پرواز مکمل کرنے میں سب ہوا بازوں سے سبقت لے جانے کے لیے بے چین ہیں۔"

اس خبر نے مجھے تڑپا دیا۔ سوچا کہ اب مجھے حقائق سے آنکھیں بند نہیں کرنی چاہییں۔ میرے خیال میں باقی تمام حریفوں کی ناکامی کے بعد ہی میری تجویز کامیاب ہو سکتی ہے۔ میں نے اب ضروری نقشے خرید لیے اور جزائر ہوائی کے راستہ بحرالکاہل کی پرواز کا خاکہ بنانا شروع کر دیا۔ راستہ منتخب کرنے کی اصل وجہ یہ تھی کہ میں

---

(1) Bert Acosta (2) Roosevelt Airfield (3) Hawaiian Islands

اپنی تمام تجویز کو خفیہ رکھنا چاہتا تھا۔ میں یہ بھی چاہتا تھا کہ کوئی دوسرا ہوا باز اس سکیم کا پتہ ہی معلوم نہ کر سکے۔ میں نے فیصلہ کیا کہ اپنی راہ نمائی کے لیے مجھے ایک ریڈیو یا پھر کسی ماہر فضائی جہاز راں کی ضرورت پڑے گی۔ تاکہ وہ وسطی سمندر کے چھوٹے چھوٹے جزائر کے متعلق مجھے اطلاع دیتا رہے۔ ولسن انجینیر میں اس قسم کا ایک انجینیر ہے جو ایک کم وزن ریڈیو بنا سکتا ہے۔ میں نے سوچا کہ مجھے اسی ہفتہ اس سے بات چیت کرنی چاہیے۔ ابھی اس تجویز پر میں نے عمل نہیں کیا تھا کہ ایک اور خبر ملی۔

امریکی آزمائشی پرواز کا انجام

نیویارک ۱۶ اپریل، ایک پر اور تین انجنوں والے فوکر ہوائی جہاز، جسے کمانڈر رچرڈ ایولین برڈ اور اس کے ساتھی ہوا باز پیرس پرواز کے لیے تیار کر رہے تھے آج بعد دوپہر ٹیٹر برو کے ہوائی مستقر پر تباہ ہو گیا۔ یہ جہاز آزمائشی پرواز کے بعد زمین پر اتر رہا تھا کہ الٹ گیا۔ اس حادثے میں تین ہوا باز زخمی ہو گئے، طیارے کو کافی نقصان پہنچا ہے۔ لیکن وہ قابل مرمت ہے۔"

مجھے اس خبر پر یقین نہ آتا تھا۔ ٹونی فوکر کو کوئی چوٹ نہیں آئی، لیکن برڈ بینٹ اور نوئل زخمی ہو گئے۔ یہی سب تو پیرس تک کی پرواز کے ہوا باز تھے۔ اگرچہ میں چاہتا تھا کہ اس پرواز میں میں سبقت کروں مگر میرا دل یہ نہیں چاہتا تھا کہ میرے حریفوں کو تکلیف پہنچے اور ان کی بدقسمتی پر کسی طرح خوش نہ ہو سکتا تھا!

(۱) Air Navigators (۲) Los Angelss (۳) Toni Fokker
(۴) Byrd (۵) Benett (۶) Noel

ریان کمپنی میں اب ایک ذہنی کشمکش اور اضطراب کی کیفیت طاری ہے جیسے کہ
ایک غیر محسوس طور پر کارخانہ کی ساری فضا کسی مقابلہ میں ہمہ تن مصروف ہے ۔ کاریگر
پوری توجہ اور کامل انہماک کے ساتھ سامنے لگے پر اور اس کے متھے پر اپنے نام ثبت
کر رہے ہیں ۔ کئی ایک جہاز پر کپڑا منڈھنے کی بجائے یہ زیادہ ضروری سمجھتے ہیں
کہ جہاز پر ان کا نام ثبت ہو جائے ۔ مگر پھر بھی کام میں تساہل نہیں کر رہے ۔
چیونٹیوں کی طرح جہاز کو چمٹے ہوئے ہیں ۔ سمندر کے ہنگامی حالات کے لیے مجھے جس
سازوسامان کی ضرورت ہو سکتی ہے وہ میں نے خرید لیا ہے ۔ ان اشیاء میں ربڑ
کی کشتی ، پانی کے ڈبے ، فوجی اشیائے خوردنی ، اور جہاز سے اشارات کرنے کی
مشعلیں ، غرضیکہ سب قسم کی چیزیں شامل ہیں ۔ میں نے مدشتی کے نقشوں کو بائیسکل
کی ٹیوب کے اندر سربمہر کر دیا ہے تاکہ ان تک نمی نہ پہنچ سکے میں نے فیصلہ کیا کہ جونہی
سپرٹ آف سینٹ لوئس تیار ہو جائے میں آزمائشی پرواز شروع کر دوں گا ۔
ہال نے مشورہ دیا کہ مجھے کیمپ کیرنی[1] کے فوجی متروکہ پریڈ گراؤنڈ میں اپنی آزمائشی
پروازوں کا انتظام کرنا چاہیے ۔

اب ایک اور خبر ملی ۔

"نان گیسر کے طیارے نے آزمائشی پروازیں مکمل کر لیں"

دراصل نیویارک سے پیرس تک کی پرواز کا سودا ہر ایک ہوا باز کے سر میں سمایا
ہوا ہے ۔ نان گیسر اور رینی فونک کے علاوہ تین اور فرانسیسی ہوا باز ڈروہن[2]

---

(1) Camp Kearney (2) Drouhin

کاسٹے[1]، تارسکان[2] بھی اس مقابلہ میں شامل ہو رہے ہیں۔

کمانڈر برڈ کے ایک پروانہ جہاز "امریکا" کی مرمت جاری ہے۔ بلانکا جہاز کو از سرِ نو ساز و سامان اور آلات سے لیس کیا جا رہا ہے اور چند ہی دنوں تک اُسے خفیہ طور پر اُڑانے کے متعلق سوچا جائے گا۔

کاش کہ حالات مجھے ایک ماہ پہلے سان ڈیگو چلے آنے کی اجازت دیتے!

سپرٹ آف سینٹ لوئس اب تیار ہے مگر اسے ہوائی مستقر پر لانے کے لیے ابھی تین چار دن اور لگیں گے!

اس اثنا میں واشنگٹن سے ایک تار موصول ہوا جس میں مجھے اطلاع دی گئی کہ میرے جہاز کا لائسنس نمبر این ایکس ۲۱۱ ہے اور میرا سافر ہے جانے والا لائسنس بذریعہ ڈاک روانہ کر دیا گیا ہے۔

ان دنوں ہر شخص کو صرف اس بات پر کہ وہ جہاز اڑانے کا اہل ہے ہوابازی کی اجازت دے دی جاتی تھی ایک دوسرے تار میں انجن بنانے والے کارخانے نے مجھے اطلاع بھیجی کہ وہ جہاز کو گرم رکھنے کا آلہ جہاز میں نصب کرنا چاہتے ہیں تاکہ جہاز کے انجن کا کاربوریٹر[3] بآسانی ہوا کھینچ سکے۔ تاہم انہوں نے لکھا کہ وہ میرے نیویارک پہنچنے تک اس کا انتظار کریں گے۔

انہی دنوں یہ خبر ملی۔

"بلانکا ٹوٹ گیا"

---

(1) Coste (2) Tarascon (3) Carburettor

"چیمبرلین کی مہارت نے لڑکیوں کی جان بچا لی"

نیویارک ۲۴ اپریل - بحر اوقیانوس کی پرواز میں حصّہ لینے والا ایک پر کا طیارہ بلانکا آج بہت مشکل سے تباہی سے بچا - اُترتے وقت جہاز کے نیچے اتارنے والے آلات خراب ہو گئے - اس لیے نچلا حصّہ ٹوٹ گیا - طیارچی چیمبرلین تھا - اس پرواز میں اس کے ساتھ دو کم سن لڑکیاں تھیں جن کی عمر نو اور پندرہ سال تھی . . . .

ادھر ہم سپرٹ آف سینٹ لوئس کو کمپنی کے ہوائی مستقر ، اتم ڈیح نلیبٹ پر کھینچ کر کے لائے - جہاز کا ڈھانچ کارخانے کے بڑے دروازہ سے بآسانی نکل آیا مگر چھیالیس فٹ لمبے پر نے جو ایک دوسرے کمرے میں پڑا ہوا تھا ہمارے لیے مشکل پیدا کر دی - پہلے تو ہمیں یہ ڈر ہوا کہ اسے باہر صحیح سالم نکالنے کے لیے دیوار کا ایک حصّہ توڑنا پڑے - لیکن کچھ عرصہ سوچنے کے بعد ہم نے کمرہ کے دونو دروازے اکھاڑ دیئے اور پر کو ٹیڑھا کر کے نکال لیا - اسی اثنا میں ایک اور خبر آئی -

"ڈیوس[1] اور ووسٹر[2] ہوائی حادثے میں مارے گئے"

"امریکن لیجن[3] اُڑتے وقت تباہ ہو گیا"

ہیمٹن ۲۶ اپریل لفٹننٹ کمانڈر نوئل ڈیوس اور اس کے ساتھی لفٹننٹ ووسٹر آج اوقیانوسی پرواز میں حصّہ لینے والے جہاز امریکن لیجن کی آخری

---

(1) Davis (2) Wooster (3) American Legion

آزمائشی پرواز کے دوران میں جان بحق تسلیم ہوئے۔ اس جہاز نے اگلے ہفتے ہی پیرس تک کی پرواز پر روانہ ہونا تھا۔ جہاز لینگلے فیلڈ[1] سے ہوائی مستقر کے پاس کی دلدلی زمین پر اڑ رہا تھا کہ وہ یکایک نیچے کی طرف تیزی سے گرا۔ تماشائیوں نے فقط پانی کا ایک بڑا سا چھینٹا دیکھا اور جہاز دلدل میں جا دھنسا۔

اللہ اللہ! نیویارک سے پیرس کی پرواز کے مقابلہ نے کتنوں کی جان لی اور تعجب یہ کہ ایک سے زیادہ انجنوں والے جتنے بھی جہاز تھے وہ سب تباہ ہو گئے فونک، ایگار سکارسکی، برڈ کا فوکر، اور اب ڈیوس کا کی سٹون[2] جہاز، سب ان تباہ شدہ جہازوں میں شامل ہیں، چار آدمی اس وقت تک اپنی جانیں تلف کر چکے ہیں۔ اور تین آدمی زخمی ہو چکے ہیں اور تو اور بلانکا بھی ٹوٹ چکا ہے!

آج صبح میں سپرٹ آف سینٹ لوئس کو پہلی آزمائشی پرواز پر اڑا کر نکا۔ آج ۲۶ اپریل کا دن ہے۔ ٹھیک ساٹھ دن ہوتے ہیں جب اس جہاز کی تعمیر کا کام شروع ہوا تھا۔ اتنے چوڑے ربڑ کے پہیوں کے ساتھ اڑنے سے پہلے جہاز کا زمین پر دوڑنا مجھے حیران کن معلوم ہوا۔ میں نے جہاز میں لگے ہوئے آلات پر اپنے سامنے پھیلے ہوئے ہوائی مستقر اور کھلے آسمان پر نظر دوڑائی، پھر انجن چلا دیا۔ سامنے والی پٹرول کی ٹینکی میری نظر کو روک رہی تھی، مگر ایک طرف جھک کر ہر چیز کو بآسانی دیکھ سکتا تھا۔

---

(1) Langley Field (2) Keystone

میں نہایت آہستہ سے چکر کاٹتا ہوا، ہوائی جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پر سے
گیا۔ اور پھر خلیج سان ڈیگو کی سمت جہاز کا رُخ پھیر دیا۔ جہاز کے ایلیرون[1] کسی قدر
او نیچے تھے۔ دُم کے عمودی پر[2] کو تھوڑا سا ہموار کرنا پڑا۔ میں نے دیکھا کہ ان دونوں
حصّوں کو دُرست کرنا پڑے گا۔ یہ چیزیں میں اپنی نوٹ بک میں لکھتا گیا۔ اس کے
بعد میں نے چھڑی[3] کو ایک طرف گھمایا، جہاز کا پر نیچے ہو گیا۔ لیکن میرے جہاز کے
ایلیرونوں کا ردِّ عمل 'ریان کمپنی کے معیاری جہازوں کے ایلیرونوں کے مقابلے میں سُست
تھا۔ اس بات کا ہمیں پہلے ہی ڈر تھا۔ ہال نے دباؤ کم رکھنے کے لیے ایلیرونوں کو نسبتاً
چھوٹا رکھا تھا۔ تاکہ جہاز پر بوجھ کم پڑے۔

جہاز کی رفتار میں نے واجبی رکھی اور چھڑی کو بالکل ڈھیلا چھوڑ دیا۔ اب انجن
کے سامنے کا حصہ قدرے نیچا ہو گیا۔ میں انتظار کرتا رہا کہ وہ خود اپنی اصلی حالت
پر آجائے۔ اس عرصہ میں میں نے اپنا ہاتھ چھڑی پر سے ہٹا لیا۔ لیکن جہاز سیدھا
ہونے کی بجائے نیچے کی طرف جھکتا گیا۔ میں نے چھڑی کو پھر سے پکڑ لیا اور جہاز کو
سیدھا کیا۔ اب میں نے اپنے پاؤں جہازی پتوار[4] پر سے اٹھا لیے اور صرف چھڑی
سے کام لینا شروع کیا۔ جب میں نے سمت بدلنے کے لیے ایلیرون کو ہلایا تو جہاز

---

(1) Aileron (پر کا عقبی حصہ جو اترنے اور چڑھنے میں مدد دیتا ہے)

(2) Fin جو مڑتے وقت جہاز کو ہموار رکھتا ہے۔

(3) Stick (وہ نصب شدہ چھڑی نما آلہ جس کی مدد سے ہواباز طیارہ اڑاتا ہے)

(4) Rudder (وہ آلہ جس پر بوقت پرواز ہواباز اپنے پاؤں قائم رکھتا ہے۔ اس کی مدد سے وہ ہوائی جہاز کو دائیں بائیں گھماتا ہے)

نے اُلٹی جانب مڑنا شروع کیا۔ اس سے ثابت ہوا کہ جہاز کا توازن کچھ اچھا نہیں، لیکن ہم نے جہاز کا خاکہ بناتے وقت توازن پر زیادہ زور بھی تو نہیں دیا تھا۔ ہم نے تو صرف یہ فیصلہ کیا تھا کہ جہاز کی پچھلی سطحوں کو چھوٹا رکھا جائے اور جہاز میں یہ صلاحیت ہو کہ وہ زیادہ سے زیادہ مدت تک ہوا برداررہ سکے!

اس طرح میں نے کئی ایک آزمائشی پروازیں کیں۔ ہم نے آخری پروازوں کے لئے ۹ مئی کا دن مقرر کیا تھا۔ اسی اثنا میں ہم نوبج نیلیٹس کے ہوائی مستقر سے کیمپ کیرنی کی فوجی پریڈ گراونڈ پہ منتقل ہوگئے یہاں سے میں نے خلیج کے اس حصّہ کی طرف اڑنا شروع کیا جہاں محکمہ فوج نے تین کیلومیٹر کی رفتار کا نشان سمندر میں تیرتے ہوئے پیپوں پر لگایا ہوا ہے۔ میں جہاز کو پانی سے تقریباً پچاس فٹ کی اونچائی پہ لے آیا اور پھر اُسے پوری رفتار سے اڑانا شروع کیا۔ - - - -

- -

- - - - - اب میں نے جہاز کو متوازن رکھنے والے آلے کو درست کیا تاکہ چھڑی پر زیادہ زور نہ پڑے۔ بعض اوقات جہاز تُند ہوا کے جھونکوں کی وجہ سے ۱۲۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار پہ پہنچ جاتا میں نے اپنی گھڑی کے بٹن کو دبایا۔ ہر سمت تین بار پرواز کی اور ان تمام تجرباتی پروازوں کے اعداد و شمار اپنی نوٹ بک میں درج کر لیے۔

کیمپ[1] کیرنی کی طرف واپس لوٹتے وقت میں نے جہاز کی رفتار اور انجن کی

---

(1) Camp Kearney

محوری گردشوں کا تناسب بھی نوٹ کر لیا۔ اب ڈونالڈ ہال کو ان تمام حقائق کے پیش نظر اپنے نظریات کو کسی قدر بدلنا پڑے گا اور جہاز میں مناسب ترمیم کرنی ہو گی تاکہ جہاز کے مختلف آلہ جات صحیح طور پہ کام کر سکیں۔ وہ اور اہونی دوسرے کاریگروں کے ساتھ ہوائی مستقر پر میرے اترنے کا انتظار کر رہے تھے اس تمام جانچ پڑتال کے لیے ضروری تھا کہ ہم پہلی وزنی پرواز کی آزمائش کے لیے وسطی ٹنکی پٹرول سے بھر دیں۔ اس کے بعد ہمیں ہر پرواز کے لیے پچاس گیلن پٹرول بڑھا دینا چاہیے۔ اور یہ عمل اس وقت تک جاری رکھنا چاہیے جب تک ہال جہاز کے آلے کی پوری طرح جانچ پڑتال نہ کر لے۔

پہلی دو تین پروازیں تو آسان رہیں۔ لیکن جوں جوں ہم ہر پرواز کے ساتھ پچاس گیلن پٹرول کا اضافہ کرتے گئے، جہاز ہوا بردار ہونے تک زیادہ فاصلہ طلب کرتا گیا۔ پہیوں نے زمین پر بکھرے ہوئے چھوٹے چھوٹے پتھروں پر زیادہ جھٹکے کھلانے شروع کیے۔ تین سو گیلن پٹرول لے کر جہاز بیس سیکنڈ میں زمین سے اٹھ گیا، لیکن ٹائروں کی پٹائی بری طرح ہوئی۔ اور پھر پٹرول کے وزن کے ساتھ ساتھ جہاز کو اتارنا اور بھی مشکل نظر آیا۔

"چارلی: تمہارے جہاز کے پہیے ۳۳۰۰ فٹ کے فاصلہ کے اندر اندر زمین سے اٹھ گئے" ہال نے اپنے مشاہدے کی اچھی طرح جانچ کرتے ہوئے کہا۔

کارخانہ کے استاد کاریگر نے استفسار کرتے ہوئے کہا۔ "کیا ہم مزید پچاس کا اضافہ نہیں کرنا چاہتے؟"

میرا ارادہ تو چار سو گیلن پٹرول لے کر اترنے کا تھا لیکن اس خیال سے کہ

شاید اتنے وزن سے ٹائر پھٹ نہ جائیں اور ہمارا تمام منصوبہ دھرے کا دھرا نہ رہ جائے ہم نے تین سو گیلن پر ہی اکتفا کی۔ مجھے یہ بھی خیال ہوا کہ جس حد تک پٹرول کے وزن کا تعلق ہے ہمیں اپنی آزمائشی پروازیں اب ختم کر دینی چاہئیں ہم پہلے ہی حد سے تجاوز کر چکے تھے۔ ماہونی اس خیال میں مجھ سے متفق تھا۔

اب ہمیں پٹرول کا خرچ فی میل کے حساب سے نکالنا چاہیے۔ مگر وقت کم ہے اس لیے یہی مناسب سمجھا گیا کہ اس بات کی تحقیق سان ڈیگو سے سینٹ لوئس تک کی پرواز کے دوران میں کی جا سکتی ہے۔

اب میں گھر واپس لوٹنے کے لئے بے تاب ہوں۔ میں نے سان ڈیگو میں اپنے تمام بل ادا کر دیئے اور اپنے بنک کا حساب بھی بند کر دیا۔ لیکن کوہِ راکی[1] اور جنوب مغربی علاقوں میں طوفان برپا ہیں۔ ان طوفانوں نے دن کی روشنی میں بھی جہاز کی پرواز کو ناممکن کر دیا ہے۔ میرا ارادہ ہے کہ سینٹ لوئس کی پرواز رات کے وقت شروع کروں تاکہ مجھے صحیح طور پر معلوم ہو سکے کہ میں زمین پر مختلف نشانات دیکھے بغیر ٹھیک راستے پر اُڑ سکتا ہوں یا نہیں!

لیکن میں ابھی سان ڈیگو کے موسمیاتی چکر میں ہی پھنسا ہوا ہوں۔ آج ۸ مئی کا دن ہے۔ اور میں اس خبر سے دوچار ہوتا ہوں۔

"نان گیسر اور قیالوس پر ...

وہ کل نیو یارک پہنچے گا"

---

(1) Rocky Mountains

پیرس ۹ مئی، آج صبح جب سورج افق سے نمودار ہوا تو کپتان چارلز نان گیسر اور اس کے ساتھی ہوا باز فرانسیسی کولی نے اپنے دو پروں والے لیوا سیر جہاز وہائٹ برڈ میں پرواز شروع کی۔ لابورژے کے ہوائی مستقر پر نیو یارک کی پرواز کے لیے طیارے کو ہوا میں اڑانے کی پہلی کوشش ناکام رہی مگر دوسری بار ہوا باز کامیابی سے ہوا برداشت ہو گئے اور ان کا طیارہ ہوا میں اڑتا ہوا آہستہ آہستہ مغربی جانب آسمان کی گہرائیوں میں غائب ہو گیا۔

آج کا دن میں نے مغرب کی سمت بحرالکاہل کی پرواز کے نقشہ جات دیکھنے میں صرف کیا۔ اور ہونولولو کے اس طرف کے جزائر اس مطالعہ کا موضوع رہے۔ ان کا مطالعہ راستے کی رہنمائی کے لیے ضروری تھا۔ میرے دل میں یہ خیال بار بار آ رہا تھا کہ جہاز کو اتارنے اور اڑانے کے لیے کہیں سخت اور طویل ساحلی ریت کا قطعہ ڈھونڈوں شاید ہمیں سپرٹ آف سینٹ لوئس کے نیچے پانی پر تیرنے والی کشتیاں لگانی پڑیں۔ لیکن اگر کشتیاں لگا دی گئیں تو جہاز اتنا پٹرول نہیں اٹھا سکے گا جس کی مدد سے جہاز ہونولولو تک ہی پہنچ جائے۔

اس رات خیالات اسی قسم کے رہے۔ سو یا بھی تو انہی خیالات کو لیے ہوئے اور صبح اٹھنے پر بھی دماغ انہی خیالات کی آماجگاہ بنا رہا۔ آج ۹ رمئی ہے آج کے اخبارات میں یہ سرخی پڑھنے میں آئی کہ نان گیسر اور کولی کو لے کر اڑنے والا جہاز وہائٹ برڈ

---

(۱) Levasseur (۲) White Bird (۳) Honolulu

نیو فاؤنڈ لینڈ کے پاس دیکھا گیا ہے ۔ لیکن جوں جوں وقت گزرتا گیا ، اخباروں کی سرخیاں کچھ اس طرح بدلتی گئیں ۔

" فرانسیسی ہوا باز نواس کوشیا پہنچ گئے "

" اوقیانوسی پرواز کا جہاز پورٹ لینڈ[1] کے اوپر دیکھا گیا ۔

اوقیانوسی ہوا باز بوسٹن[2] کے اوپر پرواز کرتے دیکھے گئے ۔

ان خبروں کی اشاعت کے کئی گھنٹے بعد تک نیو یارک میں ان کے اُترنے کے متعلق کوئی اطلاع موصول نہ ہوئی ۔ یہاں تک کہ سیاہ حاشیے کے اندر یہ سرخی شائع ہوئی

" نان گیسر اور کولی لاپتا ہو گئے "

فرانسیسی ہوا باز کبوتروں کی طرح غائب ہو گئے ۔ اب کسی کو یقین نہیں آتا کہ ساحل فرانس کو چھوڑنے کے بعد انہیں کسی نے دیکھا بھی تھا کہ نہیں ۔ کیا اخبارات محض افواہوں سے ہی کام چلا رہے تھے ۔ لیکن یہ بات اب پایۂ یقین تک پہنچ چکی ہے کہ وہائٹ برڈ پٹرول ختم ہو جانے کی وجہ سے اپنی منزل مقصود سے کہیں دور خشکی یا سمندر میں گر چکا ہے ! ان حادثات کی رکاوٹیں ، اور دیگر المناک واقعات کی وجہ سے اس پرواز میں اب میرا ایک مدِ مقابل رہ گیا تھا ۔ وہ تھا بلانکا ہوائی جہاز ۔ میرا طیارہ "سپرٹ آف سینٹ لوئس" نیو یارک سے ۲۵۰۰ میل پرے مغرب کی جانب کارخانے سے تیار ہو کر آزمائشی پروازوں کے دور سے گزر رہا ہے ۔ آج میں موسمیات کے دفتر میں پھر گیا ۔ مجھے اُمید تھی کہ کم دباؤ والا طوفانی

---

(1) Portland (2) Boston

کرّہ ہوا اس راستے سے ہٹ گیا ہوگا جس سے مجھے واپس سینٹ لوئس جانا ہے۔
تین دن سے اس طوفان نے اس علاقہ کا راستہ روک رکھا تھا۔

بلانکا نے ابھی پرواز شروع نہیں کی اور برڈ کا فوکر ابھی نئے سرے سے تیار نہیں ہوا۔ ان حالات میں اگر میں اس طوفان کے پیچھے پیچھے پرواز کرتا جاؤں تو امید کی جا سکتی ہے کہ میں سیدھا نیویارک پہنچ جاؤں گا۔ اس صورت میں قبل اس کے کہ یہی حالات کسی دوسرے کو اڑنے کی اجازت دیں میں اپنی پرواز شروع کر سکتا ہوں۔

باب چہارم

۱۹ر مئی کی شب کو موسم نکھرنا شروع ہوا۔ گذشتہ رات میں ایک لمحہ کیلیے بھی نہیں سو سکا۔ حالانکہ دوسرے دن مجھے پیرس کی پرواز کو شروع کرنا تھا۔ اب دن چڑھ آیا۔ اور میری تمام تمناؤں کا مرکز وہ لمحہ ہے جس میں مجھے ہوا بردار ہونا ہے۔

میں نے دس مئی کا دن سان ڈیگو سے پرواز شروع کرنے کے لیے منتخب کیا، پہلے میں ریان کمپنی کے کارخانے گیا اور وہاں مختلف کاریگروں کو الوداع کہا، اس کے بعد موٹر میں بیٹھ کر ڈچ فلیٹس کے ہوائی اڈے پر پہنچا اور وہاں سے اپنے طیارے کو اڑا کر نارتھ آئیلینڈ کے اڈے پر لے آیا۔ یہاں سے ہی میری پرواز کا آغاز ہونا تھا۔ تین بج کر چھتیس منٹ بعد دوپہر بحرالکاہل کے وقت کے مطابق سپرٹ آف

North Island

سینٹ لوئس ہوا بردار ہو گیا اور میں نے اپنے وطن سینٹ لوئس کا رُخ کیا۔

سورج غروب ہونے کے وقت میں ایریزونا[1] کے اوپر پرواز کر رہا تھا۔ جہاز کی بلندی ظاہر کرنے والا آلہ دس ہزار فٹ بلندی ظاہر کر رہا تھا اور میں اور بھی بلند ہونے کی کوشش میں مصروف تھا کہ پہاڑیوں سے اونچا اڑ سکوں۔ سردی بڑھتی جا رہی تھی۔ اندھیرا چاروں طرف سے گھیرا ڈال رہا تھا اگرچہ چاند کی ہلکی ہلکی روشنی بھی بڑھتی جا رہی تھی۔ میں زمین کے نشیب و فراز کو ایک خاکہ کی شکل میں دیکھ رہا تھا۔ میں نے جہاز سے اشارات کرنے والی روشنی کو تختۂ آلات[2] پر ڈالا۔ ہر آلے کی سوئی اپنی اپنی جگہ پر کام کر رہی تھی۔ میں نے جہاز کا روزنامچہ پورا کیا اور اپنی جگہ پر مطمئن ہو کر بیٹھ گیا۔

انجن بار بار ہچکولے کھاتا اور کھو کھو کی آواز کچھ اس طرح نکال رہا تھا کہ شاید ابھی بند ہو جائے گا۔ ایسا محسوس ہوا جیسے انجن پر رعشہ طاری ہونے والا ہے۔ میں نے چھڑی کو مضبوطی سے پکڑ لیا اور نیچے دیکھا۔ چاند کی روشنی میں صرف اتنا معلوم ہوا کہ میں پہاڑوں کے اوپر اڑ رہا ہوں۔ میں نے انجن کی رفتار کو آہستہ کیا اور تختۂ آلات پر ایک بار پھر روشنی ڈالی۔ اب اگرچہ انجن مقابلتاً ٹھیک چل رہا تھا مگر جہاز کے سارے ڈھانچے کو ایک سخت جھٹکا لگا۔ میں نے ہوا اور پٹرول کے ملانے والے آلہ کو آہستہ سے پیچھے کھینچا۔ اب مکسچر[3] قوی ہو گیا اور اس سے انجن کو زور پکڑنا چاہیے

---

(۱) Arizona (۲) Instrument Panel (۳) Mixture

پٹرول اور ہوا سے ملا ہوا مادّہ جس کے زور سے انجن چلتا ہے۔

تھا، مگر انجن سے برابر ٹھُو ٹھُو کی آواز آتی رہی۔

میں نے سوچا کہ کیا ان پہاڑیوں پر بحالت مجبوری رات کے وقت اُترا جا سکتا ہے؟ کیا میری پیرس کی پرواز کا منصوبہ ان ہی سنگلاخ پہاڑیوں میں ختم ہو جائے گا اس وقت میں تقریباً دو سو گیلن پیٹرول لے کر ایری زونا کے بنجر ریت علاقوں پر سے اُڑ رہا ہوں، ہزار با فٹ نیچے بیابانی ڈھلانیں پہاڑیوں کے اُوپر بل کھاتی ہوئی نظر آ رہی ہیں۔ مدھم سی روشنی نے زمین کی جزئی سطحی تفصیلات کو چھپا دکھا ہے لیکن میں محسوس کر سکتا ہوں کہ بڑی گھاٹیاں اور سنگریزوں سے بھری ہوئی خشک وادیوں اور ناہموار زمینوں کو پیچھے چھوڑتا جا رہا ہوں۔ مجھے یہاں ایک انچ زمین بھی ہموار نہیں نظر آتی جس پر میرا جہاز بوقت مصیبت اُتر سکے!

جہاز کی بلندی رفتہ رفتہ کم ہوتی جا رہی ہے۔ لیکن میں اب بھی سطح سمندر سے کئی ہزار فٹ بلند ہوں جہاز کا پنکھا انجن کو طاقت پہنچا رہا ہے۔ ہوا کس سمت سے چل رہی ہے؟ غالباً ابھی تک شمال مغربی جانب سے ...... کیا میں ہوا کے رُخ پر اُتروں یا اس کے مخالف؟ کیا ڈھلان کی اُترائی کی طرف بہتر ہوگا؟ آخر انجن میں کیا خرابی ہے؟ پیٹرول اور ہوا کے امتزاج کی آواز بدستور آ رہی ہے۔ میں نے پیٹرول اور ہوا کو ملانے والے آلہ کو ہر سمت گھما کر دیکھ لیا ہے، لیکن معلوم نہیں کیا وجہ ہے کہ کوئی خاطر خواہ نتیجہ برآمد نہیں ہوتا۔ تین پاؤنڈ کا دباؤ! ہاں یہ تو ٹھیک ہے! یہی دباؤ ہونا چاہیے تو پھر کیا ہوا؟ کیا کمپیوٹر کو آگ لگ گئی ہے

(پہاڑیوں کی گہری کٹی پھٹی دیواریں)

(1) Canyon's arroyos

نہیں تو! اور جب مکسچر کی گھنڈی مروڑتا ہوں تو کچھ اثر نہیں ہوتا نہ مکسچر تیز ہوتا ہے نہ کمزور، اور انجن ایک ہی طرح چلتا رہتا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ مکسچر بننے کی جگہ پانی پہنچ گیا ہو لیکن یہ کیسے ہو سکتا ہے؟ پانی کا وہاں گذر کیسے ہو سکتا ہے اور ہم نے تو اسے اچھی طرح خشک کر دیا تھا!

میں نے انجن کو پوری طاقت پر چھوڑ دیا۔ انجن کا کھٹوکھٹو کرنا کچھ کم ہوا۔ اب میں نے پٹرول اور ہوا ملانے والے آلے کو بڑی احتیاط سے دبانا شروع کیا کہ مکسچر زور پکڑے اس سے بھی کچھ مدد ملی۔ خدا ہی بہتر جانتا ہے کہ جب میں نے یہی عمل پہلی بار کیا تھا تو نتیجہ ندارد کیوں تھا؟ اب انجن نسبتاً پہلے کے بہتر طور پر چل رہا ہے۔ میں نے چکر کاٹنے شروع کئے۔ پٹرول اور ہوا کی صحیح ملاوٹ اور انجن چلانے والے آلے پر قدرت حاصل کرنے کے بعد میں نے محسوس کیا کہ میں آہستہ آہستہ بلند ہوتا جا رہا ہوں۔ اس مشکل میں پھنسے ہوئے مجھے تقریباً بیس منٹ گذر چکے ہیں۔ جہاز کا پنکھا بھی اب بہتر طور پر گردش کر رہا ہے۔ شاید انجن کی یہ حالت بلندی اور سردی کی وجہ سے ہو۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے انجن کی طاقت کو اور بھی بڑھانا چاہیے اور پٹرول اور ہوا کو ملانے والے (مکسچر) آلے کا ذرا غور سے مطالعہ کرنا چاہیے۔

میں نے چکر کاٹنے ختم کر دیے۔ اور سینٹ لوئس کی سمت راستہ اختیار کیا۔ جہاز کو اب میں اور بھی زیادہ بلندی پر لے گیا تاکہ پہاڑیوں کے اوپر اوپر پرواز کر سکوں۔ انجن اب بھی کبھی کبھی بند ہو جاتا ہے اور جونہی میں زیادہ بلندی پر پرواز کرنے کی کوشش کرتا ہوں اس کی حالت بد تر ہو جاتی ہے۔ لیکن ان پہاڑیوں پر بغیر کسی حادثہ کے پرواز

کرنے کے لیے مجھے کم ازکم دس ہزار فٹ کی بلندی پر اڑنا چاہیے۔

دور سامنے تارے آہستہ آہستہ ماند پڑتے جا رہے تھے۔ صبح ہونے کی پہلی نشانی! تمام رات میں پہاڑوں اور صحراؤں کو ناپتا رہا۔ ایک وقت تو میں تیرہ ہزار فٹ کی بلندی پر بھی اڑ رہا تھا۔ اب کم بلندی پر ہوں اور جہاز کا انجن بہت ہموار طریقے پر چل رہا ہے۔ میں ریاست کنساس[1] کے اوپر ہوں لیکن کہاں اور اپنے متعین راستے سے کتنا دور؟ یہ معلوم نہیں۔ اگر قطب نما کی مدد سے راستہ معلوم کرنے میں شدید غلطی واقع ہوگئی ہو تو اوقیانوسی پرواز شروع کرنے سے پہلے اس کی تصحیح کر لینی چاہیے کیوں کہ اس لمبی پرواز میں غالباً یہ قطب نما ہی میرا سچا راہنما ہوگا۔ مشرق میں پیازی رنگ کی ایک جھلک پھیل کر دن کی صورت میں نمودار ہو گئی۔ دور ریل گاڑی کا دھواں نظر آیا۔ شمال مغرب میں ریل کی پٹریاں بل کھاتی ہوئی دکھائی دیں اور میرے جہاز کے دائیں پر کے نیچے سے ہوتی ہوئی ایک چھوٹے شہر کو نکل گئیں۔ پو پھٹنے سے پہلے میں نے ایک کافی چوڑا دریا عبور کیا اگر یہ دریائے ارکنساس[2] ہو تو مجھے وچیٹا سے تقریباً ۸۰ میل مشرق کی سمت ہونا چاہیے۔

یہاں ایک لائن ہے جو شمال مشرق سے آتی ہے۔ پھر ایک تیسری ریلوے لائن ہے جو سیدھی مشرق سے آتی ہے اور جنوب مغرب کی طرف مڑ جاتی ہے میں کنساس کا نقشہ کھول کر دیکھتا ہوں۔ میری نظریں ادھر ادھر پھرتی ہیں اور

---

(1) Kansas (2) River Arkansas

آخر مجھے جغرافیائی وضع کا سُراغ مل جاتا ہے۔

میرے دائیں طرف جو لائن ہے وہ کیری ڈیل کو پارسنز سے ملاتی ہے۔ میں اپنے راستے سے ۵۰ پچاس میل کے قریب جنوبی سمت ہٹ گیا ہوں۔ ظاہر ہے کہ میں ۹ گھنٹے تک ان جھگڑوں کا مقابلہ کرتا رہا ہوں جن کی نوعیت مجھے معلوم نہ تھی لیکن اُمید ہے کہ سمندر پر اُڑان کے دوران میں نسبتاً بہتر طریقہ اختیار کروں گا میں صبح کے آٹھ بجے کے قریب سینٹ لوئس پہنچ گیا۔ لیمبرٹ کا ہوائی مستقر گھاس سبز اور شاداب ہو گیا ہے۔ جب میں فروری میں گیا ہوں تو ہر طرف کیچڑ ہی کیچڑ پھیلی ہوئی تھی۔

چودہ گھنٹے اور پچیس منٹ کی مسلسل پرواز کے بعد سپرٹ آف سینٹ لوئس زمین پر اُترا۔ بحرالکاہل کے ساحل سے آج تک کسی نے اتنا تیز ہوائی سفر نہیں کیا تھا۔ زمین پر اُترنے کے بعد میں جہاز کو نیشنل گارڈ والوں کی جہاز گاہ کے سامنے لے گیا۔ بل اور فرینک رابرٹسن جن کے لیے میں ڈاک کے جہاز اُڑایا کرتا تھا مجھے خوش آمدید کہنے کے لیے تقریباً نصف درجن ہوا بازوں اور کاریگروں کو لیے وہاں موجود تھے۔ اب سینٹ لوئیس کے اخبارات کے نامہ نگار بھی ہوائی مستقر پر آدھمکے۔ ہم سب ہنستے مذاق کرتے ناشتہ کے لیے ایک ہوٹل کی طرف چل دیئے۔

میں نے نان گیسر اور کولی کے بارے میں پوچھا۔ دو روز قبل یہ فرانسیسی ہوا باز

---

(۱) Cherryval (۲) Parsons (۳) hanger (۴) Frank Robertson

دوران پرواز میں لاپتہ ہو چکے تھے!

ایک اخباری نامہ نگار نے مجھے بتایا۔ ایک اطلاع کے مطابق ایک برطانوی بحری جہاز نے انہیں سمندر میں ڈوبتے ہوئے بچا لیا۔ لیکن اس خبر کی ابھی کوئی تصدیق نہیں ہوئی۔ کیا تم نے محکمۂ خارجہ کے اعلان شدہ خدشے کے متعلق سنا ہے؟

"نہیں وہ کیا ہے" میں نے بے تابی سے پوچھا۔

"پیرس سے ہمارے سفارت خانے نے اس بات کی اطلاع دی ہے کہ نان گیسر اور کولی کے متعلق صحیح طور پر کچھ معلوم ہونے سے پہلے فرانس میں کسی امریکن جہاز کے اترنے سے شاید کچھ غلط فہمی پیدا ہونے کا ڈر ہے۔ بہرحال پرواز پر ابھی تک کوئی پابندی نہیں عائد کی گئی۔ یہ صرف اطلاع کے طور پر بتا دیا گیا ہے۔" اخباری نامہ نگار نے وضاحت کرتے ہوئے بتایا۔

"لیکن بلانکا جہاز اپنی پرواز شروع کرنے والا ہے" ہجوم میں سے کسی نے کہا۔ "کیوں تم تمہارا کیا ارادہ ہے؟" کسی اور نے پوچھا۔

"میں کم از کم نیو یارک ضرور جاؤں گا" میں نے جواب دیا۔ "اگر نان گیسر اور کولی گم ہو چکے ہیں تو اب ہمارا فرض ہے کہ ہم اس مہم کو سر کرنے کے لیے اپنی کوششیں جاری رکھیں۔"

ہم ابھی لوئی ہوٹل میں ناشتہ ہی کر رہے تھے کہ ہیرلڈ بکسبی اور میری نائٹ

---

(۱) Louie Hotel

پہنچ گئے ۔ اسی اثنا میں میرے دوسرے شرکار نے ٹیلیفون پر مجھے مبارک باد کہی
اور پھر خود بھی آ گئے ۔ ان سب نے یہی پوچھا کہ میں کتنا عرصہ سینٹ لوئس میں قیام
کر سکتا ہوں چونکہ ایوان تجارت اور چند دیگر ادارے میرے اعزاز میں چند دعوتیں
دینا چاہتے ہیں ۔ بیشک میں سینٹ لوئس کے اپنے جہاز میں پرواز کر رہا ہوں
اور پھر سینٹ لوئس میرا اپنا شہر ہے ۔ لیکن یہ بھی صحیح ہے کہ اگر میں نے پرواز
میں خود جلدی نہ کی تو دوسرے لوگ مجبور کر دیں گے کہ سب کام چھوڑ کر پرواز
کی طرف رجوع کروں ۔

"یہ تم ٹھیک کہتے ہو" انہوں نے کہا ۔ ہم تمہارے اعزاز میں منعقد ہونیوالی
تمام تجویزوں پر قلم پھیر دیتے ہیں ۔ تاکہ آج رات تم اچھی طرح آرام کر سکو اور صبح
سویرے ہی تم نیویارک کی طرف سدھارو ۔

چنانچہ صبح آٹھ بج کر تیرہ منٹ پر میرا جہاز ہوا بدوش تھا ۔ میں اڑنے کے
سات گھنٹے بعد جزیرہ مین ہٹن[1] کے اوپر پہنچ گیا ۔ اب لونگ آئیلینڈ[2] بہت
قریب آ رہا تھا ۔ اس جگہ مجھے تین ہوائی اڈے نظر آئے ۔ کرٹس[3] ، روزویلٹ[4]
اور محکمہ فوج کا ہوائی اڈہ ، مچل[5] ۔ اور مچل کا ہوائی مستقر نا ہموار تھا اور کرٹس جہاں
مجھے اترنا تھا میرے بوجھل ہوائی جہاز کے لیے بہت چھوٹا تھا ۔ ان حالات
میں میں نے روزویلٹ کے ہوائی مستقر ہی کو منتخب کیا ۔ اور یہ مستقر تھا
بھی اتنا لمبا چوڑا کہ یہاں جہاز اتارنے میں کوئی دقت پیش نہ آ سکتی تھی ۔

(۱) Manhattan (نیویارک کا صدر حصہ) (۲) Long Island (نیویارک کا ایک حصہ)

(۳) Curtiss (۴) Roosevelt (۵) Mitchell

میں نے کرٹس کے ہوائی اڈے پر چکر کاٹنے شروع کیے۔ جہاز کو تیزی سے موڑا اور جہاز چلانے والی گھنڈی مروڑ کر انجن کو بند کر دیا۔ لوگ گیٹ سے ریلے ہوئے دوڑ کر ہوائی مستقر پر آ گئے۔ بعض تو عین اس جگہ پہنچ گئے جہاں میرے جہاز کو اترنا تھا۔ میں نے انجن کو پھر کھول دیا اور جہاز کو راستے سے ہٹا کر ہوا کے رخ اتر گیا۔ اب میرے جہاز کو فوٹو گرافروں نے گھیر لیا۔ میں بہت چیخا کہ جہاز کے پنکھے سے دور رہو لیکن میری تمام چیخ و پکار بے کار گئی۔ کاریگروں نے مجھے جہاز گاہ کی طرف آنے کا اشارہ کیا۔ میں نے انجن پھر بند کر دیا اور اڈے کے ملازمین نے میرے جہاز کے پہیوں کا معاینہ شروع کیا۔ ہجوم نے مجھے جہاز میں بیٹھے بیٹھے ہوئے ہی کھینچتے کھینچاتے دھکم پیل کرتے شور و غل مچاتے اپنی لپیٹ میں لے لیا۔ نوبت یہاں تک پہنچی کہ ہوائی مستقر کے ایک آفیسر کو آگے بڑھ کر انہیں روکنا پڑا۔

"مجھے کیسی جونز(۱) کہتے ہیں، اور میں اس ہوائی مستقر کا منتظم ہوں ہم نے تمہارے جہاز کے لیے ایک خاص جہاز گاہ تیار کر رکھی ہے۔" یہ شخص کرٹس کمپنی کا مشہور آزمائشی ہوا باز(۲) تھا۔

اتنے میں ایک مونچھوں والا، دبلا پتلا شخص میرے پاس آیا اور اس نے کہا "مجھے ڈک بلائتھ(۳) کہتے ہیں۔ میں رائٹ کمپنی کے محکمہ تعلقات عامہ کا نمائندہ ہوں۔ مجھے اپنی کمپنی کی طرف سے ہدایت کی گئی ہے کہ تمہاری ہر ممکن مدد کروں۔"

---

(۱) Casey Jones (۲) Test Pilot (۳) Dick Blythe

"کیا مجھے اپنے جہاز کے خاطر خواہ معائنے کے لیے ایک قابل کاریگر مل سکتا ہے؟" میں نے بلائتھ سے پوچھا۔ "بے شک" ! اُس نے پورے اعتماد سے جواب دیا۔ "ہمارے پاس دھرل ونڈ انجنوں کے دو بہترین کاریگر ہیں اور وہ دونوں تمہارے منتظر ہیں۔ اور یہیں میں پھر پاس ہی کھڑے ہوئے دو شخصوں سے میرا تعارف کراتے ہوئے کہا۔ "یہ ہے کین بوڈیکر اور یہ ہے ایڈ ملیکان"

میں اپنی جگہ سے نیچے اترا تو کیا دیکھتا ہوں کہ فوٹو گرافر یلغار کرتے ہوئے چلے آرہے ہیں۔ یہاں سینٹ لوئس اور سان ڈیگو کے برعکس معاملہ ہے ۔ یہ لوگ تو ایک دوسرے کو بُرا بھلا کہتے اور دھکم پیل کرتے تھے تاکہ اچھی جگہ حاصل کرلیں اسی عالم میں انہوں نے مختلف زاویوں سے میری تصویریں اتاریں۔

اب نامہ نگار آگے بڑھے اور سوالات کی بوچھاڑ کر دی یہاں تک کہ ڈک بلائتھ نے آگے بڑھ کر اور سب کو روکتے ہوئے کہا "بھائیو۔ آرام سے کام کرو۔ ذرا تنظیم سے کام لو"!

اسی اثنا میں تین انجنوں والا فوکر طیارہ ہمارے سروں کے اُوپر گھرجا۔ یہ وہی طیارہ "امریکہ" ہے جو گذشتہ ماہ ایک حادثے میں ٹوٹ گیا تھا۔ اب مرمّت کے بعد دوبارہ معرضِ پرواز میں تھا۔

"بڑ ٹیتینا دوبارہ پرواز کے لیے تیار ہو گیا ہو گا" ہجوم میں سے کسی نے کہا۔ بلائتھ ابھی باضابطہ طور پر اخباری نمائندوں کے ساتھ میری ملاقات کا انتظام

---

(۱) Ken Boedecker (۲) Ed : Mulligan

کر ہی رہا تھا کہ میں چپکے سے جہاز گاہ کے اندر کھسک آیا۔ جہاز کے کاریگر، سپرٹ آف سینٹ لوئس کو دیکھتے ہوئے اندر سے جا رہے تھے۔ اگرچہ بوڈیکر اور دیگان میرے جہاز پر کام کر رہے تھے لیکن وقت زیادہ ہو جانے کی وجہ سے انہوں نے کام بند کر دیا۔

"مجھے کل صبح اپنے قطب نما کے لیے ٹیلیفون کرنا ہے" میں نے ان لوگوں سے کہا، اس کی تو چنداں ضرورت نہیں" بوڈیکر نے پائینیر آلات کمپنی[1] کے نمائندے سے میرا تعارف کراتے ہوئے کہا اس شخص کے پاس زمین سے نہ اثر لینے والا قطب نما میرے جہاز میں نصب کرنے کے لیے تیار رکھا تھا میں بہت ممنون ہوا۔ اب ویکیوم آئل کمپنی[2] کے نمائندے نے میری پٹرول کی ضروریات کے متعلق پوچھا۔ میری حیرانگی کی کوئی انتہا نہ رہی جب میں نے دیکھا کہ ان تمام اداروں نے جن سے ملنا مجھے ضروری تھا، اپنے اپنے نمائندے خود ہی مجھ سے ملنے کے لیے یہاں ہوائی اڈے پر ہی بھیج دئے تھے!

ایک مضبوط ہاتھ کی گرفت نے مجھے جھٹکا دیا۔ میں نے مڑ کر دیکھا تو، یہ ڈک بلائیتھ تھا اس نے مجھے بتایا کہ اخباری نامہ نگاروں کے ساتھ اس نے میری ملاقات کا خاطر خواہ انتظام کر دیا ہے۔ کیا دیکھتا ہوں کہ ایک جہاز گاہ کی آڑ میں بیس تیس اخباری نامہ نگار بے تابی سے میرا انتظار کر رہے ہیں۔ بہر حال ان سے مفر نہ تھا۔ چنانچہ ان کی طرف متوجہ ہونا ہی پڑا۔ اور انہوں نے سوالات کی

(۱) Pioneer Instrument Company

(۲) Vacuum Oil Company

بوچھاڑ کر دی:۔

"آپ پیرس کی پرواز کب شروع کرنے والے ہیں؟"

"فی الحال تو میرے جہاز پر کچھ کام ہو رہا ہے۔ مجھے کچھ آلات بھی درکار ہیں ایک اچھا سا قطب نما بھی نصب کروانا ہے۔ اس تمام کام کے ختم ہونے پر موسم نے اجازت دی تو میں روانہ ہو جاؤں گا۔" یہی سچ بات بھی تھی۔ مگر اس سے بہت کم لوگوں کی تسلی ہوئی۔

"کیا آپ پرواز کل شروع کر رہے ہیں؟"

"نہیں نہیں۔ میں نے کہا "میں اس سوال کا کوئی قطعی جواب نہیں دے سکتا شاید ابھی کئی دن انتظار کرنا پڑے"

"آپ اپنی راہ نمائی کے لیے کیا چیز استعمال کریں گے؟"

"صرف جہاز کا قطب نما!"

"کیا آپ زاویہ پیمائی کا آلہ بھی اپنے ساتھ نہیں رکھیں گے؟"

"نہیں"

"ریڈیو؟"

"میں ریڈیو بھی ساتھ نہیں رکھوں گا۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ ریڈیو بہت بوجھل ہوتے ہیں اور پھر ریڈیو سازی نے اتنی ترقی بھی نہیں کی کہ میرے حسب منشا کوئی ریڈیو مجھے مل سکے"

---

(1) Sextant

"لیکن برڈ اور چیمبرلین تو زاویہ پیمائی کے آلے اور ریڈیو بھی ساتھ لے جا رہے ہیں" نامہ نگاروں میں سے ایک نے پوچھا؟

"میں اس بات پر بہت کچھ غور کر چکا ہوں مگر اسی نتیجے پر پہنچا ہوں کہ مجھے زیادہ وزن دار آلات کی جگہ پٹرول لے لینا چاہیے"۔ میں نے اپنے نقطۂ نظر کی وضاحت کرتے ہوئے کہا۔

میرے جہاز اور میری پرواز کے متعلق سوالات جب ختم ہونے شروع ہوئے تو ان لوگوں نے سوالات کا رخ میری ذات کی طرف پھیر دیا۔ اور ایسے ایسے بھی سوالات کئے کہ ان سوالات کا نہ میں خاطر خواہ جواب دے سکتا تھا اور نہ وہ معقول ہی تھے، مثلاً:

"آپ راستے کے لیے کس قسم کا گوشت ساتھ لے جا رہے ہیں؟"

"آپ کو کونسا کھانا زیادہ مرغوب ہے؟"

اور پھر "نوجوان لڑکیوں کے متعلق آپ کا کیا خیال ہے؟"

مجھے اپنے کمرے تک پہنچتے پہنچتے شام ہو گئی۔ میں شہر سے کچھ دور گارڈن سٹی ہوٹل* میں ٹھہرا تھا، شام کے کھانے کے وقت بلانچرڈ نے نیویارک سے پیرس کی پرواز میں حصہ لینے والوں کے متعلق مجھے پوری تفصیلات بہم پہنچائیں روزویلٹ کا ہوائی اڈہ تقریباً ایک میل لمبا ہے۔ اور بوجھل جہازوں کے لیے نہایت موزوں، کمانڈر رچرڈ برڈ نے اس اڈے کا پٹہ لے رکھا ہے۔ تاہم

---

* Garden City Hotel

میں اسے استعمال کرنے کی اجازت تمہارے لیے لے سکتا ہوں ۔ اس کا اپنا فوکر جہاز گاہ میں بند پڑا ہے ۔ اور بلانکا جہاز میرے جہاز سے تھوڑی ہی دُور کرٹس کے ہوائی اڈہ پر کھڑا ہے ۔ میں نے بلانکا کے متعلق اِدھر اُدھر سے پوچھا ۔ کچھ لوگوں نے بتایا کہ موسم کی خرابی، ذاتی مشکلات اور کئی اور قسم کے جھگڑے اس کی پرواز کے راستے میں حائل ہو رہے ہیں ۔ مجھے خود گذشتہ ماہ کی شائع شدہ ایک خبر یاد آئی جس میں بتایا گیا تھا کہ لیوین نے اپنے طیارے بلانکا کے لیے غیر متوقع طور پر یہ اعلان کیا تھا کہ اس نے لائڈ برٹانڈ کو اس کی راہ نمائی کے لیے منتخب کیا تھا اور باقی رہا ہوا باز کا فیصلہ تو وہ کلیرنس چیمبرلین اور برٹ اکاسٹا میں سے ایک کے انتخاب کے لیے قرعہ اندازی سے کام لے گا !

بلانتھ نے مجھے بتایا کہ اکاسٹا نے اپنا نام واپس لے لیا ہے اور اب وہ برڈ کے ساتھ مل کر پرواز میں حصہ لے رہا ہے ۔

رات کے کھانے کے بعد ہم دونوں کرٹس کے ہوائی مستقر پر گئے ۔ ملیگان ابھی تک میرے جہاز پر کام کر رہا تھا ۔ ہمیں دیکھ کر لوڈیکر نے بھی اپنا کوٹ اتارا اور کام میں مشغول ہو گیا ۔ بلانتھ مجھے اکیلا چھوڑ کر نامہ نگاروں کے پاس گیا ۔ واپسی پر اس نے بتایا کہ میرے یہاں اچانک پہنچ جانے پر حریفوں کی صفوں میں کھلبلی مچ گئی ہے ۔ اس نے یہ بھی بتایا کہ اخباری نامہ نگاروں کے بیان کے مطابق فوکر اور بلانکا دونوں طیاروں پر کاریگروں کو فالتو وقت میں بھی کام کرنے کا

---

(1) Lloyd Bertand or Air Navigation

حکم دے دیا گیا ہے۔

ہم ہوٹل واپس چلے آئے اور میں رات بھر خوب گہری نیند سویا۔ صبح سویرے بلائتھ نیویارک کے روزنامے لیکر میرے کمرے میں داخل ہوا۔ میں نے اپنی نیم وا آنکھوں سے ہی اخباروں کی سرخیوں پہ نظر ڈالی تمام اخباروں میں صفحۂ اوّل پر ہی میرا نام بڑے بڑے حروف میں چھپا ہوا تھا۔

"لنڈبرگ نیویارک میں"

بحری پرواز کی تیاری"

"چمبرلین اور لنڈبرگ بحری پرواز کی تیاری کر رہے ہیں"

"اب تم سب پر سبقت لے گئے ہو۔ اور کوئی شخص کیلی فورنیا کے راستے سے تمہاری پرواز کا مذاق نہیں اڑا سکتا۔ بلائتھ نے مطمئن ہوکر کہا

"موسم کا کیا حال ہے؟" میں نے پوچھا

"ابھی تک خراب ہے۔ جواب ملا۔

کرٹس کے ہوائی مستقر پر پہنچے تو دیکھا کہ بوڈ بیکر اور ملیگان ہمارے استقبال کے لیے کھڑے ہیں۔ ان بے چاروں نے تمام رات جہاز پر کام کیا تھا۔

"ہم نے جہاز کے پنکھے کو کرٹس کمپنی کے کارخانے میں پہنچا دیا ہے۔ چونکہ اس میں ایک بال آگیا ہے۔ کمپنی والے تمہارے جہاز کے لیے ایک نیا پنکھا تیار کر رہے ہیں۔ ملیگان نے مجھے بتایا۔

کرٹس کمپنی جو رائٹ کمپنی کی بہت بڑی حریف تھی، بغیر اجرت لئے میرے پنکھے کی مرمت کر رہی ہے۔ یہاں ہر چیز کی یہی حالت ہے۔ ایک دوسرے

کی ضد اجدا کام چل رہا ہے۔ اتنے میں کلیرنس چیمرلین میرے پاس آنکلا۔ اُس نے پہلے تو مری کامیابی کی دعا کی پھر مجھ سے کچھ باتیں کیں۔ بعد میں کمانڈر برڈ بذات خود میرے پاس آیا اور مجھے اپنا ہوائی اڈہ بلا اُجرت استعمال کرنے کی پیش کش کی ۔۔۔ اس پیش کش کے باوجود وہ نیویارک سے پیرس تک کی پرواز میں حصہ لینے کا پہلے کی طرح نہایت سنجیدگی اور تفصیل سے خواہاں تھا۔

صبح کا بیشتر حصہ میں کاریگروں اور ماہرین آلات کے ساتھ سپرٹ آف سینٹ لوئس پر کام کرنے میں گزارتا۔ پٹرول اور ہوا کو ملانے والے آلے کو گرم رکھنے کے لیے ملیگان انجن میں ایک بجلی کا آتش دان نصب کر رہا تھا، ہم اس نتیجہ پر پہنچے تھے کہ مغربی پہاڑیوں پر پرواز کے دوران میں جو خرابی میرے انجن میں رونما ہوئی تھی اس کی اصلی وجہ ٹھنڈک تھی۔ سرد ہوا نے انجن کے کلپرز پر اثر کیا تھا۔ دوپہر کے کھانے کے بعد میں روز ویلٹ کے ہوائی اڈے پر گیا اور اس کے ہر حصہ کا نہایت غور سے معائنہ کیا۔ زمین کی سطح تہ سے نرم تھی لیکن اُڑنے سے پہلے ایک لمبی دوڑ لینے سے اس مشکل پر قابو پایا جا سکتا تھا۔

میں اس مسئلہ پر غور کر ہی رہا تھا کہ ایک کار میرے پاس آکر رکی۔ میں اور بلانتھا اس میں بیٹھ گئے یہ کار ہمیں واپس کرٹس کے ہوائی اڈہ پر لے آئی۔ بلانتھ نے اخبارات کا ایک بڑا سا پلندہ میرے حوالے کرتے ہوئے کہا، یقیناً تم انہیں پڑھ کر خوش ہو گے۔

ایک اخبار نے اپنے اداریہ اختصاریہ میں مجھے اُڑنے والے احمق نے

نام سے تعبیر کیا تھا اور لکھا تھا کہ آج صبح میں پیرس کی پرواز کا آغاز کر رہا ہوں لیکن میں نے تو کل تمام نامہ نگاروں کو صاف صاف الفاظ میں بتا دیا تھا کہ جب تک موسم درست نہ ہو جائے اور جب تک میرے جہاز کے قطب نما درست نہ ہو جائیں میں پرواز شروع نہیں کر سکتا۔ ایک اور اخبار نے بتایا کہ اخباری نامہ نگار ڈیٹرائٹ میں میری والدہ کو پریشان کر رہے ہیں۔ کاش یہ لوگ اسے اپنے حال پر چھوڑ دیں۔

اخبارات نے جو جو کہانیاں وضع کر رکھی تھیں وہ مجھے حیرت میں ڈال رہی تھیں۔ کسی نے میری جائے ولادت مشی گان، کسی نے نبراسکا اور کسی نے منی سوٹا بنا رکھی تھی۔ ایک اخبار نے مجھے خوش بخت کا لقب دیا تھا۔ یہ بھی کہیں درج تھا کہ میں شیشے کے ایک آلے میں گردو پیش اور زمین کو دیکھتا رہتا ہوں اور اسی طریقے سے جہاز کو ہوائی اڈے پر اتارتا ہوں۔ اور اسی طرح سے ہوا پرواز کرتا ہوں۔ نیز یہ بھی بتایا گیا کہ پیرس کی پرواز کے دوران میں جہاز کو اپنے راستے پر ڈال کر کچھ دیر سو بھی سکتا ہوں۔ میں نے سوچا کہ کیا اس قسم کی کہانیاں جھوٹی اور بے بنیاد ہوتے ہوئے بھی چھپ سکتی ہیں، ثبوت میرے سامنے موجود تھا۔ میں نے تو زندگی بھر یہی سمجھا تھا کہ غلط قسم کے آدمیوں اور جھوٹوں پر بھروسہ نہیں کرنا چاہیے۔ البتہ اس بات سے میں بھی انکار نہیں کرتا کہ کاریگروں کی غلطی سے کئی جہاز تباہ ہو جاتے ہیں حالانکہ کاریگر شاید اس بات کو ماننے میں

---

1) Detriot 2) Michigan 3) Nebraska 4) Minnesota

تامل کریں گے مگر یہ بھی صحیح ہے کہ ہوا بازوں کی اپنی ہی غلطی سے وہ راستہ کھو بیٹھتے ہیں اور بعض دفعہ موت سے ہمکنار بھی ہو جاتے ہیں ۔

جونہی میں نے جہاز گاہ سے باہر قدم رکھا ، مجھے لوگوں نے گھیر لیا ، اور پولیس کو میری مدد کے لیے آنا پڑا ۔ سوائے اس کے کہ جب میں ہوٹل کے کمرے میں ہوتا کوئی نہ کوئی ہجوم مجھے اپنے دائرہ میں لے لیتا ۔ رائٹ کمپنی کے بلانشہ اور کین لین[1] میری ذات کے لیے ایک پردے کا کام کر رہے ہیں ۔ اس وقت وہ میرے ساتھ میرے کمرے میں بیٹھے ہیں اور کھانے کا انتظار کر رہے ہیں ۔

اچانک دروازہ کھلتا ہے اور ایک ہوٹل کا چھوکرا[2] میرے لیے ایک تار لاتا ہے ۔ دیکھتا ہوں کہ تار میری والدہ کی طرف سے ہے اور وہ کل صبح نیویارک پہنچ رہی ہیں ۔ اخبار والوں نے انہیں تنگ کیا ہوگا اور وہ بچاری اس فکر میں ہیں کہ میں نونگ اور ڈیوس کی طرح کہیں گر کر تباہ نہ ہو جاؤں یا نان گیسر اور گولی کی طرح سمندر کی لہروں ہی میں گم نہ ہو جاؤں ، مجھے ملنے چلی آئی ہیں ۔ ظاہر ہے کہ نامہ نگاروں نے انہیں ٹیلیفون کر کر کے ہی تنگ کر دیا ہو گا ۔

ہوٹل کا ملازم ہمارا کھانا میز پر لگا کر چلا گیا ۔ ہماری گفتگو دوبارہ شروع ہوئی ۔ کیا تم نے اس ٹھوری ڈاڑھی والے سے بات کی ؟ اس کا کہنا ہے کہ اس نے ایک طریقہ ایجاد کیا ہے جس کی مدد سے وہ ایک گیلن پٹرول ڈیوڑھی طاقت اخذ کر لیتا ہے ، اس نے کہا

---

(۱) Ken Lane (۲) Bell-boy

ہاں ہاں! لیکن تم نے اس شخص کے متعلق نہیں سُنا جو ایک نوجوان رقاصہ کو رسّی پہ کھڑا کر دیتا ہے۔ یہی نہیں بلکہ وہ سپرٹ آف سینٹ لوئس کے چلتے ہوئے پنکھے پر اُسے کھڑا کر کے اس کی تصویریں بھی اُتار سکتا ہے!

میں نے ویسا ہی جواب دیا۔ غرض یہ کہ ہماری باتیں بھی انہی اخباری مفروضات کے متعلق ہوتی تھیں۔

ٹیلی فون کی گھنٹی بجی اور موسم کی ایک اور رپورٹ ہمیں پہنچا دی گئی۔ اس رپورٹ سے معلوم ہوا کہ بحرِ اوقیانوس اگرچہ پرسکون ہے لیکن کچھ حصّوں پر دُھند اور کچھ پہ طوفان ابھی تک چھائے ہوئے ہیں۔ بلائتھ نے مشورہ دیا کہ نیویارک کے دفتر موسمیات کا چکّر لگانا چاہیے۔ اس نے یہ بھی کہا کہ ڈاکٹر کیمبل[1] مجھے کافی اطلاعات دے سکتا ہے۔ چونکہ وہ موسمیات کے نقشے تیار کر رہا ہے

ابھی وہ مشورہ دے رہا تھا کہ ہمارا دروازہ کھلا اور دو آدمی کھٹ سے اندر داخل ہوئے۔ ہم اُٹھ کھڑے ہوئے اور ان لوگوں نے آتے ہی اپنے کیمرے تان لیے۔ "نہیں ہرگز نہیں آپ لوگ باہر تشریف لے جائیے" ہم نے اُنہیں، دھکیلتے ہوئے کہا۔ میرا دل چاہتا تھا کہ ان سے دو دو ہاتھ کر لینے چاہئیں ان لوگوں نے ہمیں بہت ہی ستا رکھا تھا!

بلائتھ نے ہنستے ہوئے کہا "چلو جانے دو، ان لوگوں کے تو روزگار کا ذریعہ ہی اسی قسم کا اصرار اور تعاقب ہے"

---

[1] Doctor Campbell

جزیرہ لانگ[1] (نیویارک) آئے ہوئے مجھے آج ساتواں دن گذر گیا ہے، اگرچہ سپرٹ آف سینٹ لوئس پیر کے روز سے پرواز کے لیے تیار ہے، پھر بھی میں روانہ نہیں ہو سکتا کیونکہ میری پرواز کا سارا راستہ دھند اور کہر کے طوفانوں سے گھرا ہوا ہے۔ اس عرصہ میں میری والدہ بھی مجھ سے مل کر واپس چلی گئیں۔ انہوں نے صرف ایک دن یہاں قیام کیا۔ انہوں نے اتنے لمبے سفر کی زحمت بھی اس لیے گوارا کی کہ وہ مجھ سے بات چیت کرکے اس امر کی تسلی کرلیں کہ یہ پرواز کوئی بے بنیاد افواہ تو نہیں اور اگر مجھے پرواز پر جانا ہے تو کیا قسم کا مرحلہ ہے اور اگر میں اپنے ارادے پر مضبوطی سے قائم ہوں تو کیا میری پرواز ممکن الحصول بھی ہے کہ نہیں۔ اپنی تسلی کرکے وہ واپس چلی گئیں۔

اخباری نامہ نگاروں کو اس چیز کی مطلقاً پروا نہ تھی کہ میری والدہ کس قدر ڈری اور سہمی ہوئی ہیں۔ وہ ان سے بار بار پوچھتے کہ کیا انہیں اپنے لڑکے کے خطرناک ہوائی سفر کا علم ہے، کیا انہیں یہ بھی معلوم ہے کہ کتنے ہوا باز اس مہم کو سر کرنے کی دھن میں اپنی جانیں گنوا چکے ہیں۔ دراصل وہ میری والدہ کی حیرت و استعجاب اور لاعلمی کی داستان اپنے قارئین تک پہنچانا چاہتے تھے۔

نیو یارک میں کچھ اچھے لوگ بھی مجھے ملے۔ مثلاً ڈاکٹر کیمبل۔ گذشتہ پیر کے دن میں مین ہٹن[2] کے دفتر موسمیات میں گیا تو ان سے ملاقات ہوئی۔ انہوں نے مختلف موسم کے نقشے میرے سامنے پھیلائے اور ان کے نکات مجھے وضاحت کے ساتھ

---

(1) Long Island (2) Manhattan

سمجھانے۔ انہوں نے یہی پیش گوئی کی کہ کچھ دنوں تک موسم خراب رہے گا چنانچہ
اس خبر کے پیش نظر میں نے چند لوگوں کی دعوتیں قبول کر لیں، چنانچہ آج دوپہر کا کھانا
میں کرنل تھیوڈور روزویلٹ کے ساتھ [illegible] میں کھا رہا تھا۔ اس نے یورپ
میں چند دوستوں کے نام مجھے تعارفی خطوط دیئے جو مجھے مجبوراً قبول کرنے پڑے
یہ امر دلچسپی سے خالی نہ ہوگا کہ کچھ عرصہ پہلے ٹکٹ جمع کرنے والے شخص نے ایک
ہزار ڈالر اس شرط پر پیش کئے کہ میں اس کا ایک پارسل بوزن ایک پاؤنڈ یورپ
لے جاؤں۔ اس پیش کش کو میں نے ٹھکرا دیا۔

سینٹ لوئس میں میرے شرکار کی نیک بیرٹ ہی میرے لیے سب سے بڑا
سرمایہ تھی۔ برڈ کی پرواز میں صرف اس لیے دیر ہو رہی ہے کہ اس کی امداد کرنے والا
ادارہ اس بات پر مصر ہے کہ پرواز سے پہلے نو کر طیارے کی ہر ممکن آزمائش کر لی
جائے۔ بلانکا جہاز والوں میں شدید اختلافات رونما ہو چکے ہیں۔ اس جہاز کے
مالک نے برتاڈ کو مطلع کر دیا ہے کہ جہاز کے راہ نما کی حیثیت سے اس کا نام کاٹ
دیا گیا ہے۔ اس پر برتاؤ نے اس کے خلاف عدالت سے حکم امتناعی حاصل کر
لیا ہے۔ اس کے برعکس بیرٹ آف سینٹ لوئس کے ادارے کا کام نہایت
اچھی طرح چل رہا ہے۔ اس ہفتے کے شروع میں ہی میں نے ہیری نائٹ کو ٹیلیفون
پر بتایا کہ شاید مجھے پیرس تک کی پرواز، پچیس ہزار ڈالر کے آرٹیگ انعام کا اہل
ہو جانے سے پہلے ہی شروع کرنی پڑے۔ یہ اس لیے ضروری ہے کہ مجھے سب

---

(1) Col: Theodore Roosevelt (of) Oyster Bay

سب سے پہلے پیرس پہنچنا چاہیے، مقابلہ کے قوانین میں خصوصیت سے یہ درج ہے کہ اس پرواز کے مقابلہ میں داخل ہونے کے ساٹھ دن بعد ہوا باز پرواز شروع کر سکتا ہے۔ مجھے اس مقابلہ میں داخل ہوئے ابھی اتنا عرصہ نہیں ہوا تھا؛

انعام کی رقم پر لعنت بھیجو تم اپنی تیاری کرو اور جب مناسب سمجھو پرواز شروع کر دو" ہیری نائیٹ نے ٹیلیفون پر ہی بلا تامل جواب دے دیا۔

آج ۱۹ مئی ہے اور جمعرات کا دن۔ اور دوپہر کا وقت مجھے نیویارک میں اپنا جہاز اتارے پورا ہفتہ گذر چکا ہے۔ بارش کی ہلکی ہلکی پھوار پڑ رہی ہے نووا سکوشیا اور نیو فاؤنڈلینڈ کے سواحل کو گہری دھند نے ابھی تک گھیرا ہوا ہے۔ اور یہ دونوں جگہیں میرے راستے کے عظیم دائرے پر واقع ہیں میں پیر کے دن سے اڑنے کو تیار بیٹھا ہوں، لیکن محکمہ موسمیات کی اطلاعات اتنی مایوس کن ہیں کہ میں سپرٹ آف سینٹ لوئس کو ایک نگہبان کے پاس چھوڑ کر کین لین اور ڈک بلانتھ اور دوسرے احباب کے ساتھ ہوٹل واپس آ گیا شام کو ہم مین ہٹن ایک کھیل دیکھنے چلے گئے۔ ہم ۴۲ اسٹریٹ میں سے گزر رہے تھے کہ لین نے کہا "کیوں نہ ڈاکٹر کیمبل سے موسم کے حالات کے بارے میں پوچھتے چلیں؟"

"ٹھیک اور پوچھ پوچھ" میں نے جواب دیا،

---

(۱) Nova Scotia (۲) New Found Land

موسم کے حالات کے متعلق جتنی پیشین گوئیاں بھی ابھی تک ہمیں ملی تھیں ان کے پیشِ نظر جہاز کی آخری اڑان اٹلانٹک پر روانہ کرنا بھی یقیناً ضیاعِ اوقات تھا، تاہم ہم نے اپنی موٹر ایک موڑ پہ روکی اور بلانچر کو باہر بھیجا کہ کسی ٹیلیفون کی تلاش کرے۔ جب وہ واپس آیا تو اس کے چہرے پہ خوش خبری صاف طور پر جھلک رہی تھی۔

"سمندر کے اوپر سطح صاف ہو رہی ہے۔ اور یہ تبدیلی کچھ فوری طور پر واقع ہوئی ہے۔" بلانچر نے بتایا۔ تشریح ہو رہی ہے۔ مگر وہ بارش سے بے پروا ہو کر موٹر کار کی کھڑکی میں سے اندر جھک کر ہم دونوں سے باتیں کئے جا رہا تھا۔ "نیو فاؤنڈ لینڈ کے اوپر ہوا کے کم دباؤ والا علاقہ آہستہ آہستہ پیچھے ہٹ رہا ہے، اور اس کی جگہ ہوا کا دباؤ بڑھتا جا رہا تھا۔" یہ بہت اچھی خبر تھی اس سے ظاہر تھا کہ بادل کا سارا طبقہ ہٹ رہا ہے

"بے شک تمام راستے پر موسم کے حالات اچھے نہیں کہے جا سکتے" بلانچر نے اپنی خبر کی وضاحت کی، "مگر ڈاکٹر کیمبل کا کہنا ہے کہ دو تین دن میں باقی کا راستہ بھی صاف ہو جائے گا"

شاید میں پیچھے تک پرواز کر سکوں، قیصر کے تمام خیالات میرے دماغ سے یک لخت محو ہو گئے، ہم نے فوراً ہوائی مستقر کا رُخ کیا، راستے میں کچھ دیر کے لیے کوئینز برو پلازا ہوٹل میں کھانے کے لیے رکے اور جلدی جلدی کھانا ختم

---

(۱) Queensborough Plaza Hotel

کیا - لین نے جہاز کے پٹرول اور اس کے آخری معائینے کی ذمہ داری سنبھالی بوڈنیگر، ایلیگان اور دوسرے احباب نے بھی پوری مدد کا وعدہ کیا، قومی ہوابازی کے ادارے کا نمائندہ مسٹر کارل[1] شوری نے میرے جہاز پر بادنما نصب کرنے کا وعدہ کیا تھا - اب صبح سے پہلے پہلے ہمیں اسے بھی ڈھونڈنا ہے، بادنما ایک گھومتے ہوئے بیلن پر وقت اور بلندی ظاہر کرتا ہے - اس کے بغیر میری پرواز کے اندراجات سرکاری طور پر قابل قبول نہ سمجھے جائیں گے

ہوائی مستقر پر پہنچے تو میں حیران ہوا کہ میرے حریف گروہوں یعنی برڈ یا چیمبرلین کے لوگوں میں تیاری کے کوئی آثار ظاہر نہ تھے، اس کا مطلب یہ تھا کہ یہ لوگ موسم کے بالکل صاف ہونے کے منتظر تھے مگر یہ بھی تو سچ ہے کہ موسم کی خرابی کے باوجود ہواباز اپنا راستہ ڈھونڈ نکالتے ہیں۔ سینٹ لوئس سے شکاگو تک ڈاک بردار پروازوں کے دوران میں یہ بات مجھ پر اچھی طرح منکشف ہو چکی تھی - ان حالات میں میرے لیے یہ ضروری نہیں تھا کہ میں اپنی پرواز کو موسم کی بہترین حالت پر موقوف کر رکھوں، اور پھر موسم تو ایک حالت پر قرار نہیں رکھتا - میں نے یہی مناسب سمجھا کہ پو پھٹتے ہی پرواز شروع کر دوں،

یہ تجویزیں مکمل کرنے کے بعد میں نے اپنے دوستوں کو کرٹس کے ہوائی اڈے پر چھوڑا اور خود ہوٹل واپس چلا آیا - تاکہ کچھ آرام کر سکوں، لیکن افواہیں

---

(1) Carl Schorey

پھیل چکی تھیں اور اخباری نامہ نگار ہوٹل کی ڈیوڑھی میں ہی میرا انتظار کر رہے تھے۔ میں نامہ نگاروں کے سوالات کے جواب دینے میں مشغول تھا کہ کچھ لوگ دستخطی کاپیاں[1] لیے میری طرف بڑھے اور میرے دستخطوں کے لئے التماس کی
ایک صاحب نے مجھے سینما کے کھیل کے معاہدے پر دستخط کرنے کے لیے کہا۔ اس کے منہ سے بار بار "دولاکھ پچاس ہزار ڈالر" کا جملہ نکل رہا تھا۔ ایک تھیٹر کے مالک نے پچاس ہزار ڈالر کی پیش کش کی کہ میں اس کے ڈراموں میں حصّہ لوں
ان سب حضرات کو میں نے صرف یہ جواب دیا کہ میں پیرس سے واپسی پر ان کی تجاویز پر غور کروں گا!

نصف شب کے قریب کہیں مجھے فرصت ملی کہ کمر سیدھی کروں۔ میں دل میں سوچ رہا تھا کہ صبح مجھے پرواز شروع کرنی ہے۔ لیکن اس سے پہلے مجھے اور بھی بہت سے کام کرنے ہیں۔ نیند کے لیے مجھے صرف ڈھائی گھنٹے ملے میں نے اپنا سر تکیے پر رکھ دیا۔ ادھر مستری لوگ سپرٹ آف سینٹ لوئس کا آخری بار معائنہ کر رہے تھے۔ بڑے کمرے میں میرا ایک دوست دروازے میں کھڑا پہرہ دے رہا تھا۔ اس کے ذمّہ یہ کام تھا کہ وہ کسی شخص کو بھی میرے کمرے تک نہ آنے دے!

---

(1) Autograph books

اب مجھے سو جانا چاہیے۔ بلکہ مجھے کئی گھنٹے پہلے ہی سو جانا چاہیے تھا۔ ہوا باز کے لیے ضروری ہے کہ پرواز کے وقت اس کا ذہن اور جسم دونوں تازہ ہوں میرے دل میں رہ رہ کر یہ خیال آرہا تھا کہ خدا کرے کل صبح موسم کے حالات اچھے ہوں اور ہوائی اڈّے پر ہلکی ہلکی ہوا چل رہی ہو۔ اتنا وزن لے کر بادِ مخالف میں پرواز کرنا مشکل نظر آرہا تھا۔ کاش! ہوائی مستقر ذرا زیادہ لمبا اور چوڑا ہوتا۔۔۔ کاش پرواز سے پہلے میں کچھ سو سکتا! لیکن موسم کی خرابی سے ہوا باز کو نہیں ڈرنا چاہیے ۔۔۔ اب میں بروڈ اور چیمبرلین سے بہت آگے نکل چکا تھا ۔۔۔ اب بھی دو گھنٹوں سے کچھ زیادہ آرام کرنے کی گنجائش ہے۔

دروازے پر زور زور سے کھٹکھٹاہٹ ہوئی اور دروازہ پر متعین کردہ شخص اندر داخل ہوا ۔۔۔ کیا بات ہے؟ میں اپنی کہنیوں کے بل اٹھ بیٹھا۔ اس شخص نے میری چارپائی کے کنارے بیٹھتے ہوئے کہا، "سلم تمہارے چلے جانے کے بعد میں کیا کروں گا؟"

"یا خدا! اس سوال کا یہ کونسا وقت ہے! بھئی میں کیا جانوں؟ اس کے علاوہ بھی تو بہت سے غور طلب مسئلے ہیں" میں نے جواب دیا۔

وہ آزردہ ہو کر باہر چلا گیا اور میری رہی سہی نیند بھی اُچاٹ ہوگئی۔ دو گھنٹوں کے بعد مجھے اپنی اس تدرلمبی پرواز کو شروع کرنا تھا۔ میں نے سوچا کیا ہی اچھا ہو، اگر موسم پھر سے خراب ہو جائے اور کوئی ہوا باز بھی اپنی پرواز نہ شروع کر سکے۔ صرف یہی ایک طریقہ تھا جس سے میں اب پوری رات سو سکتا تھا۔ اس وقت رات کے بارہ بجے ہیں، ہو سکتا ہے کہ مجھے ساری رات

ہی نیند نہ آسکی۔ سمندر پر اڑنے کے لئے یہ کوئی اچھا شگون نہ تھا۔ کیا میں لین کو ٹنکیوں میں پٹرول بھرنے کے متعلق کہہ کر کوئی غلطی تو نہیں کر بیٹھا؟ مجھے ساڑھے چار سو گیلن پٹرول لے کر اڑنا ہے۔ لیکن جہاز تو اتنے وزن کے لیے بنایا ہی نہیں گیا۔ اصل بات ہے کہ جہاز کی ٹنکیاں سائز میں پچیس گیلن بڑی بن گئی ہیں۔ فرض کیا کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس اتنا وزن لے کر نہ اڑ سکا۔ یہی حادثہ ڈیوس کے طیارے کو پیش آیا تھا اور فونک تو اپنے طیارے کو زمین پر ہی سے نہیں اٹھا سکا تھا۔ میری گھڑی میں ایک بج کر چالیس منٹ ہو چکے ہیں۔ لباس بدلنے کا وقت ہو چکا ہے۔ نہیں اب سونے کی کوشش بیکار ہے۔ رات ختم ہو چکی ہے اور ایک نئے دن کا آغاز ہے۔ میری پرواز اب شروع ہونے کو ہے اور میں ہمہ تن منتظر ہوں۔

میرے احباب مجھے موٹر میں بٹھا کر کرٹس کے ہوائی اڈے پر لے آئے ہم یہاں تین بجے سے کچھ ہی پہلے پہنچ گئے ہوں گے۔ بادل کوئی زیادہ بلند نہیں اور ہلکی ہلکی بارش بھی ہو رہی ہے۔ لیکن مسٹر ماہونی اور طیارہ ساز کمپنی کے صدر میرے منتظر تھے۔ انہوں نے بتایا کہ اس وقت کوئی اور ہوا باز پرپرواز شروع کرنے کے لیے تیار نہیں ہے۔

ہم نے تمہارا جہاز روز ویلٹ کے ہوائی مستقر پہ کھینچ کر لے جانے کے تمام انتظامات کر دئیے ہیں۔ تمہیں اسے اڑا کر وہاں نہیں لے جانا پڑے گا۔ ہم اسے ایک ٹرک کی مدد سے کھینچ کر وہاں لے جائیں گے" لین نے مجھے بتایا۔

"موسم کے متعلق آخری اطلاعات کیا ہیں؟" میں نے پوچھا۔

" ابھی تک کوئی خاص خبر نہیں آئی۔ حالات کم و بیش وہی ہیں۔ لیکن یہ بھی صحیح ہے کہ بہتر ہوتے جا رہے ہیں۔" میں نے جواب دیا۔ گارڈن سٹی¹ کی دھندلی روشنیاں یہ بتا رہی ہیں کہ مطلع صاف نہیں ہوگا مگر دھند کی بلندی بھی کوئی خاص زیادہ نہیں۔ ہمارے پاؤں کے نیچے کیچڑ ہی کیچڑ دکھائی دے رہی ہے۔ امید کی ایک ہی کرن تھی وہ یہ کہ ڈاکٹر کمبل کی تازہ اطلاع کے مطابق جو نیویارک اور نیو فاؤنڈ لینڈ کے درمیان کے تمام دفاتر موسمیات کی خبروں سے ماخوذ تھی، دھند اکثر جگہوں سے کٹتی جا رہی ہے۔ شمالی اوقیانوس پر ہوا کے زیادہ دباؤ...... کا علاقہ پھیل رہا ہے اور یورپ کے ساحلی علاقوں پر کچھ ہلکے ہلکے طوفان ہی باقی رہ گئے ہیں۔

یہ خبر ایسی بُری نہ تھی۔ میں نے سوچا کہ نیویارک میں دھند کی بلندی کا کم ہونا کوئی بُرا نہیں۔ میں پَو پھٹتے ہی پرواز شروع کر دوں گا۔ اگر دھند میری پرواز کے مانع آئی تو میں واپس لوٹ آؤں گا۔ میں نے اشارہ کیا کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس کی پہیوں کو پٹڑوں سے بھر کر روز ویلٹ کے ایئر فیلڈ پر لے جایا جائے۔ کاریگروں نے جہاز کی دُم کو ایک موٹر کے پیچھے باندھ دیا اور انجن پر ترپال لپیٹ دی۔

---

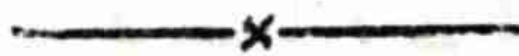
(1) Garden City (نیویارک کا ایک دور حصہ)

اخباری نامہ نگاروں نے اپنی برساتیوں کے بٹن بند کئے اور ہجوم
میں سے اکثر لوگوں نے رات کے اندھیرے کو نگاہ میں رکھتے ہوئے اپنے
سر ہلائے۔ اب میرا جہاز دُم کی طرف سے کھینچا شروع ہوا۔ جہاز بہت
بدنما اور بھدا معلوم ہو رہا تھا۔ اس حالت میں تو یہ دکھائی دے رہا تھا
کہ جہاز پرواز کے بالکل قابل نہیں۔ بارش کا پانی جہاز کے پروں پر ٹپک
رہا تھا۔ موٹر سائیکل سوار پولیس کے دستوں، اخباری نمائندوں، ہوا بازوں
اور چند ایک تماشائیوں کے اس قافلے نے بارش میں چلنا شروع کیا۔

بظاہر یہ جلوس نیویارک سے پیرس جیسی پرواز کے افتتاح کے بجائے
ایک جنازہ کا جلوس معلوم ہو رہا تھا!

باب پنجم

دو ٹن کے وزن کا یہ چھوٹا سا جہاز جزیرۂ لانگ کے ہوائی مستقر پر کیچڑ میں دھنس دھنس جا رہا تھا۔ انجن کو ہم نے کھول رکھا تھا اور اُسے پہلا کر اُس کا معائنہ کیا جا رہا تھا۔ اور جہاز کا بند بند کانپ رہا تھا۔ میں اپنی نشست گاہ میں بیٹھا اس لمحہ کا منتظر تھا کہ سرزمین امریکہ کو الوداع کہوں اور اپنے طویل سفر پر روانہ ہو جاؤں!

---×---

جہاز کے انجن کی گردشیں ۳۰ کے قریب کم ہیں۔ انجن کے ارتعاش پیدا کرنے والی گرج جہاز کے اندر سے ہوتی ہوئی باہر کے تنے ہوئے کپڑے پر اثر انداز ہو رہی تھی۔ میں نے انجن کو بند کیا اور جہاز کے پاس کھڑے ہوئے لوگوں کے چہروں کی طرف دیکھا۔ ان کی نظروں سے زندگی اور موت کے آثار نمایاں تھے اور وہ خاموشی کے ساتھ میرے احکام کے منتظر تھے۔

تیس گردشیں کم! ہوائی اڈے کی نرم زمین! باد مخالف اور جہاز پر اس کی

طاقت سے زیادہ وزن! یہ سب باتیں جہاز اڑاتے وقت میرے ذہن پر چھائی ہوئی تھیں۔ میں نے پہیوں کی طرف دیکھا۔ پہیے ریتلی کیچڑ میں دھنسے جا رہے تھے اور ٹائر بوجھ کی وجہ سے پچکے ہو رہے تھے۔

روز ویلٹ کے ہوائی مستقر پر پہنچنے کے وقت ہوا کا رُخ بدل گیا۔ پٹرول کے بڑے بڑے ڈبے جہاز کی ٹنکیوں میں انڈیلے جا رہے تھے۔ پیرٹ آف سینٹ لوئس ہوائی اڈے کی مغربی جانب پرواز کے لیے تیار کھڑا تھا۔ ہوائی جہاز کے پچھلے حصے کی سمت ہوا کوئی ۵ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے چل رہی تھی۔

اس ہوا کو تیز رفتار نہیں کہا جا سکتا تھا۔ میرے بائیں ہاتھ میں پکڑا ہوا رُومال بمشکل اس ہوا میں لہرا رہا تھا ہو سکتا ہے اگر ہم جہاز کو ہوائی اڈے کے دوسرے سرے پر لے جائیں تو ہوا کا رُخ بدل جائے۔ مغرب سے مشرق کی سمت جہاز کو دھکیلتی ہوئی ہوا میں پرواز کرنا یقیناً خطرناک ہے۔ اس لیے بھی کہ ہوائی اڈے کے اس سرے پر ٹیلیفون کی بہت سی تاریں ہیں۔ اور مشرق سے مغرب کی سمت میں پرواز کے لیے جہاز کو لے اُٹھنا اس لیے مشکل ہے، کہ اس طرف جہاز گاہوں کی بڑی بڑی عمارات ہیں۔ گویا دونوں صورتیں خطرات سے خالی نہیں۔ میرے کانوں میں دوسرے ہوابازوں کی یہ باتیں گونج رہی تھیں۔ اور یہاں کئی ایک ہواباز جمع ہو چکے تھے۔ ہو سکتا ہے کہ انجن بند ہو جائے یا جہاز کسی مکان سے ٹکرا جائے: اڑتے وقت اسے آگ لگ جائے، اور بحر اوقیانوس کے پرواز کی یہ کوشش بھی رائیگاں جائے۔

اِس چھوٹے سے ہلکے پھلکے جہاز کو جو ½ ۲ ٹن وزن اٹھائے ہوئے تھا، اس حالت میں چلانا بہت مشکل ہے۔ ہمیں چاہیے کہ اسے کھینچ کر لے جائیں۔ اس کے لیے تو ہمیں ایک ٹریکٹر منگوانا چاہیے۔ یہ اس لیے بھی ضروری ہے کہ پانچ ہزار فٹ لمبے دوید گاہ[1] پر جہاز کو لانے سے پہلے بہت دور تک دوڑانا بہت مشکل ہے۔ ہو سکتا ہے کہ انجن زیادہ گرم ہو جائے .... ہو سکتا ہے کہ ٹنکیوں کو دوبارہ بھرنا پڑے .... میں یہ بھی سوچ رہا تھا کہ وقت گزر رہا ہے اور آئیر لینڈ[2] کے ساحل تک پہنچنے میں مجھے رات ہو جائے گی۔ میں پہلے ہی دیر کر چکا ہوں اور اب صبح ہوئے بھی کافی دیر ہو چکی ہے۔

دوید گاہ کا طویل اگرچہ تنگ دہانہ میدان میں دُور تک پھیلا ہوا ہے۔ میدان کے سرے کے ٹیلیفون کی تاروں کے اس پار بحر اوقیانوس ہے اور بحر اوقیانوس کے صدہا میل پار براعظم یورپ .... اور پھر پیرس! یہی وہ وقت ہے جس کے لیے گزشتہ کئی ماہ سے میں شب و روز منصوبے بناتا رہا ہوں۔ یہ میرا اپنا فیصلہ ہے۔ ان کاریگروں انجنیروں اور نیلی وردی میں ملبوس پولیس کے ارکان نے کئی جہاز تباہ ہوتے دیکھے ہیں۔ یہ بہت اچھی طرح جانتے ہیں کہ غلط فیصلہ کا کیا نتیجہ ہوتا ہے۔ ان حالات میں اگر میں سرہلا کر اڑنے سے انکار کر دوں تو کوئی شخص بھی مجھے معتوب نہیں کرے گا۔ صرف اتنا ہو گا کہ پرواز کچھ روز کے لیے ملتوی کر دی جائے گی اور پھر ہم یہیں کھڑے نہیں رہیں گے، تمام

---

(1) Runway (2) Ireland

منصوبے از سرِ نو بنائے جائیں گے اور ہم بھیگی ہوئی گھاس پر سے گذرتے ہوئے ہوٹل پہنچ جائیں گے۔ اور گرم گرم ناشتہ کرنے میں مشغول ہو جائینگے۔ اس کے برعکس اگر میں سرکے اشارے سے اڑنے کا اعلان کرتا ہوں تو ہم ہمیشہ کے لیے ایک دوسرے سے جدا ہو جائینگے۔

جہاز کا انجن ابھی تک تیس گردشیں فی منٹ کم ریکارڈ کر رہا تھا۔ ایک کاریگر نے بتایا کہ یہ موسم کی خرابی کی وجہ سے ہے۔ اس قسم کے موسم میں انجن اس سے زیادہ تیز نہیں چل سکتا۔ لیکن اس کی آواز کچھ خطرناک قسم کی تھی۔ اب یہ کاریگر میرے جہاز کے پر کے پیچھے کھڑا تھا۔ اس نے اپنا منہ بھینچ رکھا تھا اور پوری توجہ کے ساتھ میرے اشارے کا منتظر تھا۔ اُس نے پہلے تمام انجن کا ایک ایک حصّہ دیکھا۔ پھر جہاز کا ڈھانچہ اور پھر جہاز کا عقبی حصّہ اور اس کے بعد نشست گاہ میں نصب شدہ تمام آلات کا بغور معائنہ کیا۔ اسے معلوم تھا کہ جہاز کے پہیوں پر تیل اور ٹائروں پر چکنائی چیڑی جا چکی ہے تاکہ ان پر کیچڑ نہ جم سکے۔ اس کا کام ختم ہو چکا تھا۔ لیکن اسے جہاز کی سلامتی کے لیے، میرے لیے اور یہاں تک کہ موسم کے حالات کے لیے بھی اپنی ذمہ داری کا احساس تھا۔

میں اپنی نشست گاہ سے ایک طرف جھکا اور جہاز کے پنکھوں میں سامنے کی طرف نظر ڈالی۔ میدان کی تمام سطح پر پانی چمک رہا تھا۔ میں نے دوید گاہ کے اُس پار نصب شدہ ٹیلیفون کے کھمبے دیکھے۔ دوید گاہ کی غیر ہموار سطحوں میں پانی اکٹھا ہو چکا تھا اور انہی نشیبوں میں سے گذر کر میرے ہوائی جہاز کو ہوا بردار ہونا تھا۔ دور اُفق پر دھند کے پردے پڑے ہوئے تھے۔

ہوا کو سم، جہاز کی طاقت اور اس کا وزن ۔ ۔ ۔ ۔ ان تمام اجزا سے سے کہ مغرب وسطیٰ کی چراگاہوں سے ہوائی مستقر تک تمام خیالات میرے دماغ پہ چھا سے ہوتے تھے۔ ان چراگاہوں پر ہوا باز کےلیے میدان کا اندازہ کرنا آسان ہے اور ان جگہوں میں وہ بآسانی بتا سکتا ہے کہ اس کا جہاز کس جگہ زمین پر سے اُٹھ جائیگا لیکن میرے ساتھ مشکل یہ تھی کہ اتنا وزن ہے کہ آج تک کوئی ہوا باز جہاز نہیں اٹھا سکا تھا۔ سان ڈیگو کی آزمائشی پرواز نے البتہ یہ بات ثابت کر دی ہوئی تھی۔ کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس کم از کم ایک دفعہ تو ہوا بردار ہو جائے گا۔ تاہم کیپ کیرنی کے ہوائی مستقر پر ہم نے پورا وزن لے کر اڑنے کی جرات نہ کی تھی۔ ہم نے جہاز کے نقشے بناتے وقت دھند، باد مخالف اور دوید گاہ کی کیچڑ کے پیش نظر جہاز کی صلاحیتوں کا پوری طرح اندازہ نہیں کیا ہوا تھا اور ان پر مستزاد دو اور چیزیں ایسی تھیں جو تشویش کن تھیں۔ اول جہاز کے انجن کی گردشوں میں فی منٹ تیس گردشوں کی کمی اور دوسرے جہاز پہ متواتر کئی دنوں کی نمی کا اثر۔ ان حالات میں میرے لیے کوئی دوسرا چارہ کار نہ تھا کہ اپنے تجربے اور اعتماد کے بل پہ جہاز چلا دوں۔ دراصل ایسے لمحات میں ہوا باز کا تجربہ، اس کی جبلی مہارت اور اس کی ذہانت ہی اس کی رہنمائی کر سکتی ہیں۔

میں نے سوچا کہ اگر سپرٹ آف سینٹ لوئس کی رفتار آہستہ آہستہ بڑھی اور اس کے مختلف آلات ڈھیلے پڑ گئے تو میں انجن بند کر دوں گا۔ اور اگر میں نے ایسا نہ کیا تو چند منٹوں میں میرا اور میرے جہاز کا خاتمہ ہو جائے گا۔ گذشتہ سال بھی نیویارک پیرس کی پرواز شروع کرتے وقت ایک جہاز اسی ہوائی اڈے پر

عمل اسی جگہ تباہ ہو گیا تھا اور یہاں سے تھوڑی ہی دور فونک اور اس کے ساتھی ہوا باز آگ کے شعلوں کی ندر ہو گئے تھے۔

میرے لیے ایک مشکل اور تھی کہ پٹرول کی بڑی ٹینکی کے پیچھے بیٹھے ہوئے نہ تو میں پہیوں کو سنبھال کر چلا سکتا تھا اور نہ ہی آسانی سے اپنے سامنے کی چیزوں کو دیکھ سکتا تھا۔ جہاز کے اڑنے کے لیے زمین پر دوڑتے وقت معمولی سے معمولی ناہمواری بعض دفعہ جہاز کو تباہ کرنے کے لیے کافی ہو سکتی ہے۔ یہ سب دقتیں میرے پیش نظر تھیں۔

میں ہوا باز کی بید کی بنی ہوئی کرسی پر بیٹھ گیا اور اپنی نظریں آلات پر دوڑائیں سب چیزیں ٹھیک ٹھاک معلوم ہو رہی تھیں۔ میں سوچ رہا تھا کہ کیا انجن پوری رفتار پر اتنی لمبی دوڑ برداشت کر سکے گا۔ زیادہ گرم ہو کر بند تو نہیں ہو جائے گا۔ فرض کیا کہ جہاز زمین پر سے تو اٹھ گیا مگر فوراً ہی اس کی بلندی صفر پر پہنچ جائے تو میرا کیا حشر ہو گا۔ مجھے اتنا زیادہ پٹرول لے کر نہیں اڑنا چاہیے۔ پہیے بھی تو اترتے وقت اتنے وزن کے متحمل نہیں ہو سکتے کیا مجھے موسم کے بہتر ہونے تک انتظار نہ کرنا چاہیے؟ لیکن اگر میں نے اس وقت پرواز شروع کر دی تو فوکر اور بلانکا دونو طیاروں سے یقیناً سبقت لے جاؤں گا۔

ہوا، موسمی حالات، انجن کی طاقت، جہاز کا وزن، یہ سب باتیں آہستہ آہستہ میرے دماغ سے دور ہوتی گئیں، جہاز میں بیٹھنے کے بعد مجھے یقین ہو گیا کہ پہیے ضرور زمین پر سے اٹھ جائیں گے اور جہاز یقیناً ٹیلیفون کی تاروں کے اوپر سے پرواز کر جائے گا۔ مجھے یقین ہوتا جا رہا تھا کہ پرواز شروع کرنے کا صرف یہی وقت

ہے۔

میں نے اپنی حفاظتی پیٹی باندھی، ہوابازی کی عینکیں چڑھائیں اور ان آدمیوں کی طرف دیکھا جو جہاز کے پہیئے سنبھالنے کے ذمّہ دار تھے۔ میں نے سر کے اشارے سے انہیں بتایا کہ پہیّوں کے آگے سے روک تھام کی چوبیں ہٹا دیں ان آدمیوں نے بڑی سے تھمے ہوئے ہاتھوں کے ساتھ اپنی اپنی رسیّوں کو جھٹکا دیا اور جہاز پرواز کے لیے تیار ہوگیا میں اپنی کرسی سے بائیں طرف جُھکا، جہاز کو ہوائی میدان کے ایک سرے پہ لایا اور انجن کو پوری رفتار سے چلایا چند ہی لمحات میں ہمیں تمام سوالات کے جواب مل جائیں گے۔ مایوس ہونے سے پہلے مجھے کم از کم سو فٹ تو چلنا چاہیئے انجن کے شور و غل اور ارتعاش کے سوا جہاز پر کوئی اثر نمودار نہ ہوا۔ بوجھ سے پہلے پہل جہاز آہستہ آہستہ آگے کو سرکا۔ لوگ جہاز کو دھکیل رہے تھے۔ میں جہاز کے پرواز کی رفتار کس طرح حاصل کروں؟ میں نے یہ کیونکر تصوّر کر لیا کہ اتنا وزن لاد کر کوئی جہاز بھی ہوا بردار ہو سکتا ہے؟ سپرٹ آف سینٹ لوئس ایک بوجھل گاڑی کی طرح آگے رینگتا ہوا محسوس ہو رہا تھا۔ ٹائر کیچڑ میں دھنسے جا رہے تھے پرواز قدرے مایوس کن ہی نظر آنے لگی لیکن بالکل مایوس ہونے سے پہلے مجھے کم از کم ایک سو فٹ تو اور چلنا چاہیے۔ اس کے علاوہ یہ بھی تو ممکن ہو سکتا ہے کہ میں . . . . . .

انجن کی رفتار آہستہ آہستہ بڑھ رہی تھی، لیکن نہ تو مجھے جہاز میں کوئی تیز حرکت اور نہ ہی انجن کی بڑھتی ہوئی طاقت کا احساس ہوا، جہاز کی چھڑی کچھ ڈھیلی سی تھی اور خود بخود دائیں جانب کو جھکتی جا رہی تھی، اب جہاز کی رفتار تیز ہوئی اور پروں کو

دھکیلنے والے لوگ ادھر اُدھر گرنے شروع ہوئے۔

جہاز کے ایک سو گز دوڑنے کے بعد آخری دھکیلنے والا آدمی گر گیا۔ میں یہ سوچ ہی رہا تھا کہ پہیے اور کتنی دیر تک اس قدر بوجھ سنبھال سکیں گے۔ پانچ ہزار پاؤنڈ وزن انہیں بُری طرح کچل رہا تھا۔ میں نے اپنی نظریں دوید گاہ کے پرلے سرے پر جمالیں۔ اب جہاز تیزی سے دوڑ رہا تھا اور مجھے صرف اسے سیدھا رکھنا تھا اگر اس وقت ایک پہیا بھی پھٹ گیا تو جہاز اُلٹ کر کیچڑ میں دھنس جائے گا۔ جہاز کے تمام آلات میں اب کھنچاؤ پیدا ہو چکا تھا۔ چھڑی کو اپنی جگہ پر قائم رکھنے کے لیے مجھے پوری قوت سے اسے تھامے رکھنا پڑا۔ پتوار کی معمولی سی حرکت بھی جہاز کو متوازن کرنے کے لیے کافی تھی۔ لیکن جہاز اب سو فٹ سے زیادہ دوڑ چکا تھا۔ کیا اُسے اور زیادہ دوڑنے کی اب بھی ضرورت ہے؟

جہاز کی رفتار آہستہ آہستہ اور بھی تیز ہوتی گئی۔ گھاس کی رنگت آہستہ آہستہ پھیکی پڑتی گئی۔ اب جہاز کا پچھلا پہیا ہوا میں اُٹھنا شروع ہوا۔ دوید گاہ کی نصف لمبائی ابھی باقی تھی، لیکن جہاز نے ابھی اپنی پوری رفتار نہ پکڑی تھی کہ اُڑنے کے قابل ہو سکے انجن خوب تیزی سے چل رہا تھا اور اس کی حرکت میں تسلی بخش یکسانیت تھی، دوید گاہ کی لمبائی میرے دماغ پر چھائی ہوئی تھی، اس لیے میں زیادہ دیر تک تختۂ آلات پہ نظریں نہ جما سکتا تھا اور نہ ہی یہ معلوم کر سکتا تھا کہ جہاز کا پنکھا فی منٹ کتنی گردش کر رہا ہے۔

ہوائی میدان کا نصفِ آخر بھی ختم ہونے کو تھا، آخری فیصلہ کرنے کے لیے

صرف چند سیکنڈ باقی تھے۔ کیا میں انجن کو بند کر دوں۔ غلط فیصلے کا نتیجہ یقیناً تباہی ہو گا غالباً آگ کے شعلے! ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ میں نے چھڑی کو نہایت مضبوطی سے پیچھے اور ۔ ۔ ۔ ۔ پہیئے زمین پر سے اُٹھ گئے ۔ ۔ ۔ مگر نہیں ۔ ۔ ۔ جہاز پھر جھکا اور پہیئے ہوائی شاہراہ کو پھر چھو گئے۔ میں نے چھڑی کو آگے دبایا، جہاز اب تقریباً تقریباً پرواز کی رفتار پر دوڑ رہا تھا۔ کھیت اب فقط دو ہزار فٹ کے قریب ہی رہ گئے تھے جہاز کا ٹائر چھوٹے چھوٹے گڑھوں کے پانیوں میں سے گذرتا خوب چھینٹے اڑا رہا تھا۔ جہاز کے ایک پر نے کچھ خرابی ظاہر کی، ایک پر جھکا مگر میں نے ایلرون کی مدد سے اسے ٹھیک کر لیا، مگر اس معمولی سے حادثے سے تمام جہاز کانپ اٹھا۔ میں نے جہاز کو پھر اوپر اٹھایا، دایاں پر اب بھی کچھ ٹھیک کام نہیں کر رہا تھا تختہ آلات مجھے بتا رہا تھا کہ میرا دایاں پر جھکا ہوا ہے، میں نے پھر اسے اوپر کھینچا ۔ ۔ ۔ ۔ مجھے چھڑی کو عین مرکز میں رکھنا چاہیے اور بالکل سیدھا اڑنا چاہیے۔ بارش کے چھینٹے جہاز کے تنے ہوئے کپڑے پر ڈھول بجا رہے تھے۔ اس دفعہ جہاز زیادہ دیر ہوا میں رہا۔ ۔ کچھ سیکنڈ اور وہ ہوا میں رہ سکتا تھا۔ مگر میں نے یہی مناسب سمجھا کہ پہیئے ایک بار پھر زمین پر لگیں۔ میرا خیال تھا کہ اتنے وزنی جہاز کو چلانے کے لیے پوری قدرت حاصل کر لینی چاہیے، اس قدرت کو حاصل کرنے کے لیے رفتار کی ضرورت تھی۔

اس بار سپرٹ آف سینٹ لوئیس پوری رفتار سے اڑا۔ اب میرے جہاز میں زندگی کی تمام علامتیں پیدا ہو گئی تھیں اور تمام آلات ٹھیک کام کر رہے تھے، ٹیلیفون کی تاریں تقریباً ایک ہزار فٹ دور تھیں اور میں کوشش کر رہا تھا کہ ہر

لمحہ جہاز کے اگلے حصّے کو نیچے کئے ہوئے رفتار بڑھاتا جاؤں اور ہوا بردار ہو جاؤں .... کاش انجن ایک منٹ اور اسی طاقت سے چلے ..... رفعت پیما ...... پانچ فٹ ...... دس ..... بیس ..... چالیس اور ٹیلیفون کی تاریں بجلی کے کوندے کی طرح جہاز کے نیچے سے نکل گئیں ۔

اب میں گاف گراؤنڈ کے اوپر اڑ رہا تھا۔ سب کھلاڑی نظریں اوپر اٹھائے دیکھنے لگے۔ میرے سامنے درختوں سے گھری ہوئی ایک پہاڑی تھی۔ میں نے اس سے بچنے کے لیے جہاز کا پہلو بدلا، یہ بہت خطرناک کام تھا۔ ایسا محسوس ہو رہا تھا کہ جہاز ایک سوئی کی نوک پر متوازن ہے اور آلات کی ایک معمولی سی حرکت بھی اسے اُلٹ سکتی ہے گویا پانچ ہزار پاؤنڈ کا وزن ہوا کے ایک جھونکے پر متوازن تھا ۔

جہاز اب جلدی جلدی بلند ہوتا جا رہا ہے اور میں پہاڑی کے درختوں پر پرواز کر رہا ہوں۔ اب اگر انجن بند بھی ہو جائے تو پہاڑیوں کے درمیان میدانوں میں اتنی ہموار جگہیں ہیں کہ میں جہاز با آسانی اتار سکتا ہوں لیکن ہو سکتا ہے کہ ٹنکیاں پھٹ جائیں اور اگر یہ صورت ہو بھی جائے تو میں انجن کو بند کر سکتا ہوں ۔ اور پھر جہاز کو ہوا کے سہارے سے آہستہ آہستہ نیچے لا سکتا ہوں ۔ اس طرح سے آگ نہ لگے گی ۔

اب میں اتنی بلندی پر ہوں کہ تختۂ آلات پر با آسانی نظر رکھ سکتا ہوں ۔

---

(1) Altimeter (بلندی ماپنے کا آلہ)

انجن کا سُرعت پیما ۱۷۰۵، اگر دشیں فی منٹ سے ۱۸۰۰ اگر دشیں فی منٹ ظاہر کر رہا ہے۔ جہاز کو زیادہ متوازن کرنے کے لیے میں توازن قائم کرنے والے آلے کو ایک درجہ پیچھے کھینچتا ہوں۔ جہاز کی رفتار اب سو میل فی گھنٹہ ہے۔ میں نے جہاز کی فی منٹ کی گردشوں کو ۱۷۰۵ تک کم کر دیا ہے۔ جہاز کا پچھلا حصہ اب بالکل متوازی ہے اور دیگر آلات ٹھیک کام کر رہے ہیں۔ اگر جہاز اس وزن کے ساتھ ۱۷۵۰ گردشیں فی منٹ کی رفتار سے چلتا رہے تو پیرس پہنچنے کے لیے میرے پاس کافی پٹرول ہے۔

ارضی قطب نما کی سوئی دائیں طرف جھکی ہوئی ہے۔ میں نہایت احتیاط سے شمالی سمت مڑتا ہوں، یہاں تک کہ قطب نما کی سوئی وسطی لکیر پر واپس آجاتی ہے ۱ ۶۵ درجوں کا زاویہ ....قطب نما میرے عظیم دائرے کے پہلے سو میل کے ٹکڑے پر پرواز کر رہا ہے۔ اس وقت مشرقی وقت کے مطابق صبح سات بج کر ۵۲ منٹ ہوئے ہیں۔

دُھند کا ایک پردہ میرے ساتھ ساتھ حرکت کر رہا ہے۔ میرا دائرہ نظر تین میل تک درست ہے۔ اس کے آگے سوائے دُھند کے مجھے کچھ نظر نہیں آتا۔ اور میں یہ نہیں کہہ سکتا کہ اس دُھند کے پیچھے کیا چیز ہے؟ دفترِ موسمیات کی آخری اطلاع کے مطابق ساحلی علاقوں کا موسم بہتر ہو رہا ہے۔ لیکن کئی دفاتر نے دُھند کی اطلاع بھی دی ہے۔ میں نے اپنی جیب سے ریاست نیویارک کا نقشہ نکالا۔ خراب موسم میں صحیح راستہ پر چلنا بہت ضروری ہے میں زمین پر نمایاں نشانات کو پہچان کر اڑنا چاہتا ہوں۔ ان نشانات کی پڑتال قطب نما کی مدد سے کی

بہا سکتی ہے۔

جزیرہ لانگ کے بڑے بڑے کھیت جلدی جلدی میرے پروں کے نیچے سے نکل رہے ہیں۔ میرے بائیں جانب ہاتھ کی انگلی کے مشابہ زمین کا ایک ٹکڑا سمندر میں نکلا ہوا ہے۔ شمالی راستہ اب مجھے واضح دکھائی دیتا ہے۔ مجھے زمین بھی نظر آنے لگی ہے۔ تیل کا دباؤ ۶۵ پاؤنڈ، تیل کا درجہ حرارت ۴۳ سنٹی گریڈ، پٹرول کا دباؤ ۳½ پاؤنڈ... میں یہ درختوں کی چوٹیوں کے قریب پہنچ اگر چھڑی کو اپنی طرف کھینچ کر چھوڑ دیا جہاز درختوں کو پھاند گیا آلہ سرعت پیما ۱۷۵۰ گردشیں فی منٹ... جہاز کی رفتار ۱۰۵ میل فی گھنٹہ بلندی ۲۰۰ فٹ... وقت ۸ بج کر پندرہ منٹ صبح... اب مجھے اڑتے ہوئے پندرہ منٹ ہو چکے ہیں اور ابھی تک تمام آلات اپنی اپنی جگہ ٹھیک کام کر رہے ہیں۔ اب میں وسطی ٹینکی کو بند کر دیتا ہوں اور اگلی ٹینکی کا پٹرول کھول دیتا ہوں۔ ہر ٹینکی کو میں پہلے پہل پندرہ منٹ استعمال کروں گا اس طرح ان سب میں سے اتنا اتنا پٹرول صرف ہو جائے گا کہ کسی جھٹکے میں باہر نہ چھلک آئے۔ مجھے پٹرول کے ایک ایک قطرہ کی حفاظت مطلوب ہے۔

میرے عظیم دائرے کے راستے پر جزیرہ لانگ سے کنکٹی کٹ[1] تک صرف ۳۵ میل کا فاصلہ ہے۔ لیکن اتنے لمبے سمندر پر میں آج تک کبھی نہیں اڑا۔ اس دھند میں میری حیثیت بالکل ایک ذرے کی ہے۔ دھند اور سمندر کے پانی کا رنگ بھورا نظر آ

---

(1) Connecticut

رہا ہے۔ یہاں تک کہ میرے لیے سمندر اور آسمان میں تمیز کرنا مشکل ہو گیا ہے
میں اپنی کرسی پر آرام سے بیٹھ گیا۔ اسی جگہ بیٹھے بیٹھے مجھے ایک عظیم سمندر پار
کرنا ہے اور پورا ڈیڑھ دن اسی جگہ مقیّد رہنا ہے۔ یہاں تک وہ لمحہ آن پہنچے جب
میں سرزمین فرانس پر قدم رکھوں۔ اب مجھے اتنی فرصت ہے کہ اپنے بازو پھیلا
سکوں۔ میرے اوپر نشست گاہ کی چھت اتنی اونچی ضرور ہے کہ میں ہوا بازی کی
ٹوپی پہن سکوں جو اصل میں گھنٹے کی جگہ پہننے کے موزے کی طرح ناپ تول کر بنائی گئی ہے
تنہا پرواز کرنے کے کیا فوائد ہیں۔ اب مجھے اپنے والد کے یہ الفاظ یاد آئے
جو انہوں نے تنبیہ کے طور پر کئی سال پہلے مجھ سے کہے تھے۔ وہ کہا کرتے تھے کہ
جس مہم میں زندگی اور موت کا سوال ہو اس میں کسی دوسرے پر زیادہ بھروسہ نہیں کرنا
چاہیے وہ منی سوٹا کی ریاست کے پرانے آباد کاروں کا یہ قول دہرانے کا عادی
تھا۔ "ایک لڑکا، ایک لڑکا ہے، دو لڑکے نصف لڑکے کے برابر ہیں اور تین
لڑکے نہ ہونے کے برابر ہوا کرتے ہیں"

اگرچہ اس کہاوت کا تعلق شکار اور خبر رسانی سے تھا خصوصاً اس زمانے
میں جب امریکہ کے اصلی باشندے یعنی سُرخ انڈین، سفید نسل کے لوگوں کی بہت
مخالفت کیا کرتے تھے۔ تاہم یہ قول میری پرواز کے لئے حسب حال تھا! تنہا پرواز
کرنے سے مجھے کافی وقت مل گیا ہے اور ہر طرح کی آزادی میسر ہے۔ میرے تمام
فیصلوں میں کسی دوسرے کی زندگی کی ذمہ داری مجھ پر عائد نہیں ہوتی۔ سپرٹ آف سینٹ

---

(1) Minnesota (2) Red Indian (تانبے کی رنگت کے امریکہ کے اصلی باشندے)

لونس کو پرواز کے لیے تیار رکھنے کا حکم دیتے وقت مجھے کسی سے مشورہ کرنے کی ضرورت نہ ہوئی۔ کپڑے سے لت پت ہوائی مستقر پر اپنے جہاز میں بیٹھے ہوئے میں کسی کے مشورے اور فیصلہ کا تابع نہیں تھا۔ کسی شخص کو یہ جرأت نہ تھی کہ وہ یہ کہہ سکے کہ "چھوڑو جہاز مجھے چلانے دو" یا یہ کہ "مجھے تو حالات بہت خراب نظر آتے ہیں آج پرواز ملتوی کر دیں۔" اس کے علاوہ میں کسی انتظامی جھگڑوں میں نہیں پھنسا۔ اپنے والد کے قول کے مطابق میں ایک مکمل لڑکا ہوں ......
..... آزاد اور تنہا ..."

اتنے میں نیو انگلینڈ کی سبز پوش پہاڑیاں نظر آنے لگیں۔ میں نے نیو یارک کا نقشہ لپیٹ کر ایک طرف رکھ دیا اور کنکٹی کٹ کا نقشہ کھول لیا۔ ان سرسبز پہاڑیوں اور بادلوں سے پُر نشیبوں میں مجھے بہت کم زمین نظر آئی میں تقریباً ۵۰۰ فٹ اور بلند ہو گیا اور ارد گرد کی چیزیں دیکھنے والے آلے کو نکالا۔ اگرچہ یہ سامان وینگو کی ریان فیکٹری کے ایک کاریگر ہی نے بنایا تھا اور ایک گھریلو ساخت کی چیز معلوم ہوتی تھی، یعنی دو چپٹے شیشوں کو ایک ایک زاویہ کی شکل میں ایک آلہ میں لگا کر جہاز کے بائیں طرف نکال رکھا تھا، تاہم اس آلہ کی مدد سے میری نگاہیں اتنی دُور پہنچ سکتی تھیں کہ میں سامنے کی پہاڑیوں اور تھوڑی تھوڑی بلندی کی رکاوٹوں کو بآسانی دیکھ سکتا تھا، نیز مجھے ایک طرف جھک کر کھڑکیوں کو دیکھنے کی کوئی ضرورت نہ پیش آتی تھی۔ اب میں ہوابازی کا چشمہ اتار کر آرام کے ساتھ

اپنی جگہ بیٹھ سکتا تھا۔

پہاڑیاں بلند ہوتی جا رہی تھیں۔ شمالی سمت وہ بادلوں میں گھسی ہوئی تھیں۔ اگر جہاز کی بلندی ایک سو فٹ کم ہو گئی تو مجھے مجبوراً واپس لوٹنا پڑے گا۔ تاہم جب تک مجھے کھلی فضا نظر آتی گئی میں آگے بڑھتا جاؤں گا۔ اگر مجھے واپس ہی لوٹنا پڑا تو مجھے مایوس ہونے کی چنداں ضرورت نہیں۔ میں نے پہلی ہی کوشش میں پیرس پہنچنے کے متعلق کبھی نہیں سوچا تھا۔ اگر اس تمام علاقے پر دھند چھا گئی تو میں جہاز کو کم بلندی پر لے آؤں گا۔ اور نیویارک واپس جا کر شہر کے اوپر چکّر کاٹتے ہوئے ہوا میں زیادہ سے زیادہ دیر تک اڑتے رہنے کا ریکارڈ قائم کرنے کی کوشش کروں گا۔

اس وقت آٹھ بج کر باون منٹ ہیں صبح کا وقت ہے اور میں پورا ایک گھنٹہ اڑ چکا ہوں۔ مختلف آلات بتا رہے ہیں کہ بلندی چھ سو فٹ ہے جہاز کی رفتار ۱۰۲ میل فی گھنٹہ، انجن کی رفتار ۱۷۵۰ گردشیں فی منٹ تیل کا درجہ حرارت ۳۸ درجہ سنٹی گریڈ تیل کا دباؤ ۵۹ پاؤنڈ اور پٹرول کا دباؤ ۳۵ پاؤنڈ ہے۔

اب میں ایک سو میل پرواز کر چکا ہوں اور سپرٹ آف سینٹ لوئس کا وزن تقریباً ایک سو پونڈ ہلکا ہو چکا ہے۔ میں نے یہ تمام چیزیں جہاز کے روزنامہ میں لکھ لیں پانچویں ٹنکی کا پٹرول کھول دیا اور ارضی قطب نما کو صحیح کیا۔

نیو انگلینڈ[1] کی ریاستیں بالکل چھوٹے چھوٹے اضلاع کی طرح معلوم ہوتی ہیں۔ میرے بائیں جانب پراویڈنس[2] اور جزیرہ رہوڈز[3] کی مختصر ریاستیں ہیں ... اور اوپر دیکھتا ہوں

---

(1) New England (2) Providence (3) Rhodes Island

تراسمان نکھرتا نظر آتا ہے۔ چنانچہ میں اب میاچوٹیس[1] کا نقشہ کھولتا ہوں ،
جہاز کے پر کے نیچے نگلی خط کم ہوتا جارہا ہے۔ افق کے خط مستقیم کے نیچے ایک سیاہ لکیر نمودار ہورہی ہے . . . . یہ ساحل بحراوقیانوس ہے . . . . . . وُور . . . .
اس لکیر کے اوپر ایک بحر بے پایاں موجیں مار رہا ہے۔

میں نے میساچوسٹیس کا نقشہ اپنی جیب میں ڈالا اور شمالی بحراوقیانوس کا نقشہ نکالا۔ سان ڈیگو میں جہاز کی تعمیر کے دنوں میں میں نے کئی دنوں کی مشقت سے نیویارک سے پیرس تک کے عظیم دائرے کے راستے پر سیاہی سے سو میل کے قطعات کا ایک منحنی خط[2] بنایا تھا۔ پھر ان قطعوں کی نہایت احتیاط سے پیمائش کی تھی اور ان کا خاکہ اپنے نقشہ پر اتار دیا تھا۔ میرا نقشہ بتا رہا تھا کہ میاچوسٹس سے بیس میل آگے قطب نما کی سوئی کے مطابق میرا راستہ ۷۱ درجہ مقناطیسی شمالی کی سمت ہے اور اس راستے پر ایک سو میل پرواز کرچکنے کے بعد ۷۴ درجہ پر بدل جاتا ہے۔ اس طرح میں ہوا کے رُخ کا لحاظ رکھنے کے باوجود بھی بآسانی نواسکوشیا پہنچ سکتا تھا صرف ایک بار اور راستہ بدلنے کے بعد میں خلیج سینٹ میری[3] کے دہانے پر پہنچ جاؤنگا اس طرح اپنے نقشہ کی بیشیوں ہدایت پر عمل کرنے کے بعد پیرس صرف ۱۰ میل رہ جاتا ہے۔ پیرس پہنچ کر مجھے شہر کے وسط میں واقع گنبد پر چکر کاٹ کر شمال مشرقی سمت اختیار کرتا تھی اور تقریباً دس منٹ کی پرواز کے بعد مجھے لابورژے کے عظیم ہوائی مستقر پر پہنچ جانا تھا۔

---

(۱) Messachusets (۲) Curve (۳) Gulf of St: Marry

لیکن بحر ناپیداکنار کی وسعتوں کو دیکھ کر میں ششدر رہ گیا - میں نے سوچا کہ میں نے کسی تہوّر کے جوش میں یہ گمان کر لیا کہ میں نواسکوشیا، نیوفاؤنڈ لینڈ، آئرلینڈ اور پھر ایک ناقابل بیان اور حقیر سے نقطہ یعنی لابورژے پہ پہنچ جاؤں گا - میں نے نہ تو ستاروں کی مدد سے راستہ معلوم کرنے کا علم نہ عمل سیکھا تھا اور نہ ہی میرے ساتھ ہوا زرانی کا زاویہ پیما ہی تھا - علاوہ ازیں میں یورپ کی نشرگاہوں سے بات بھی نہیں کر سکتا تھا کیونکہ میرے پاس کوئی ریڈیو تھا نہ ٹرانسمیٹر، مجھے تو قطب نما کی مدد سے اپنا راستہ معلوم کرنا تھا -

اب مجھے دو گھنٹوں سے بھی کچھ زیادہ عرصہ تک زمین نظر نہیں آ سکے گی - اور نقشہ پہ بنا ہوا سیاہ خط ہی میری رہبری کرے گا - اس طرح میرا امتحان اس امر میں ہو جائے گا کہ کیا میں فقط قطب نما کی مدد سے سمندر کے اوپر صحیح طور پر پرواز کر سکتا ہوں یا نہیں - میساچوسٹس سے نواس کوشیا تقریباً ۲۵۰ میل کا فاصلہ ہے - اور نیوفاؤنڈ لینڈ سے آئرلینڈ دو ہزار میل سے کچھ کم - اگر میں اپنی غلطی کو نواسکوشیا پہنچ کر آٹھ سے ضرب دوں تو مجھے معلوم ہو سکتا ہے کہ ساحل یورپ تک پہنچنے کے بعد میں وہاں سے کتنی دور رہ جاؤں گا - دوسرے لفظوں میں یوں کہوں کہ اگر راستہ میں غلطی واقع ہونے کی وجہ سے نواس کوشیا پہنچنے میں دس میل کا فرق رہا تو آئرلینڈ پہنچ کر میں وہاں سے تقریباً ۸۰ میل دور رہ جاؤں گا -

میں سمندر کی بل کھاتی ہوئی لہروں کے زیادہ قریب ہو گیا - پانی کی سطح کے قریب ہوا ایک گمبلے کی طرح ٹھوس اور وزن دار محسوس ہوئی میں جہاز کو اور بھی

---

(۱) Transmitter

نیچے لے گیا، یہاں تک کہ جہاز کے پہیئے پانی سے فقط پانچ چھ فٹ اونچے رہ گئے
جہاز نہایت سرعت کے ساتھ فاصلہ طے کر رہا تھا۔ میرے جہاز کے دائیں پر
کی جانب مچھلیوں کا شکار کرنے والی ایک کشتی نمودار ہوئی۔ اس کشتی نے مجھے احساس دلایا
کہ میں تو جہاز کے مستولوں سے بھی کم بلندی پر پرواز کر رہا ہوں، میں فوراً جہاز کو کئی
فٹ اوپر لے گیا اور نظروں کو اپنے اسی گھریلو اشیاء نما آلے کے شیشے پر جمائے
رکھا۔

وقت! ...... دس بج کر باون منٹ ..... تین گھنٹے گذر چکے ہیں جہاز
کا پٹرول سولہ گیلن فی گھنٹہ کے حساب سے خرچ ہو رہا ہے۔ یعنی اس وقت تک تین سو
پاؤنڈ پٹرول جل چکا تھا۔ جہاز کا وزن اب تقریباً پٹرول کے ایک بڑے ٹین کے وزن کے
برابر کم ہو چکا ہے۔ میں انجن کی رفتار کو ۱۷۲۵ اگر دشیں فی منٹ پر لے آیا اور پٹرول
اور ہوا کی ملاوٹ کو کم کر دیا۔ جہاز کی رفتار کم ہو کر ۹۰ میل فی گھنٹہ پر آگئی۔ سمندر کی
لہریں اٹھ رہی تھیں اور ہوا کے شمال مغربی رُخ کا پتا دے رہی تھیں، میں نے جھکاؤ
اور ارضی قطب نما کی سوئی کو ۵ درجہ پیچھے کر دیا، تاکہ بادِ مخالف سے کسی غلطی کے
پیدا ہونے کا اندیشہ نہ رہے۔ ہوا بازوں کے لیے پہلو کی ہوا کچھ اچھی نہیں ہوتی
میرا خیال تھا کہ سمندر کے اوپر مجھے ایک وسیع اور زیادہ دباؤ والا علاقہ مل جائے گا اور
ہوا بھی موافق ہو گی۔ لیکن حالات ایسے نہ تھے، مجھے خطرہ محسوس ہوا کہ ہوا کا رُخ
کسی آنے والے طوفان کی غمازی تو نہیں کر رہا؟

اب میں تھک چکا تھا۔ میری ٹانگیں اکڑتی جا رہی تھیں لیکن مجھے پہلے سے اس امر کا تجربہ تھا کہ ایسی حالت زیادہ دیر تک طاری نہیں رہتی۔ تقریباً تین گھنٹوں کی پرواز کے بعد مجھے ایک بے معنی سا درد شروع ہو جایا کرتا ہے۔ اور تقریباً سات گھنٹوں کے بعد خود ہی ختم بھی ہو جاتا ہے۔ اس لیے مجھے پوری امید تھی کہ سات گھنٹوں کے بعد میرے پٹھوں کی تکلیف خود بخود رفع ہو جائے گی۔

معاً مجھے خیال آیا کہ چند لمحے آنکھیں بند کر کے مجھے آرام کر لینا چاہیے۔ لیکن میری قوت ارادی نے مجھے خبردار کر دیا کہ سفر کے اس حصّہ میں مجھے ہرگز نہیں سونا چاہیے۔۔ ۔۔۔ کیوں؟۔۔۔۔ اس لیے کہ میں نے پیرس کے راستے کا ابھی دسواں حصّہ بھی طے نہیں کیا تھا، ابھی تو پہلے دن کی دوپہر بھی نہیں ہوئی، ابھی تو آج پورا دن باقی ہے آج کی ساری رات۔۔۔۔ کل کا تمام دن۔۔۔۔ اور کل رات کا کچھ حصّہ! ہو سکتا ہے کہ کل کی رات بھی اڑتے اڑتے ہی گذر جائے۔ پھر خیال آیا کہ آخر میں نیند کے بغیر ۔۔۔۔۔ زیادہ سے زیادہ کتنی دیر تک رہ سکتا ہوں۔ کل صبح اٹھنے کے بعد سے لے کر اب تک میں بالکل نہ سویا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے تھکاوٹ کے تمام خیالات اپنے دل سے نکال دینے چاہییں۔ مجھے شرم آنی چاہیے اگر کسی دوسرے شخص کو معلوم ہو گیا کہ پرواز کی ابتدا کے ساتھ ہی مجھے تھکاوٹ محسوس ہو رہی ہے۔ لوگ کہیں گے۔۔۔ اور میرے کانوں میں ان کی آوازیں آنے لگیں،

"جہاز نے بالکل ٹھیک پرواز کی تھی لیکن ہوا باز میں قوت برداشت ہی نہ تھی!"

میں نے اپنے پہلو میں لٹکی ہوئی پانی کی بوتل سے چسکی لی۔ میری کرسی اور جہاز کے پہلو کے درمیان کاغذ کی ایک تھیلی میں ڈبل روٹی کے پانچ ٹوسٹ بندھے

ہوئے تھے، مگر مجھے بھوک مطلقاً محسوس نہ ہو رہی تھی اور پھر میں نے سوچا خالی پیٹ آدمی زیادہ جاگ سکتا ہے۔

میں نے فیصلہ کیا کہ جہاز کو دو تین سو فٹ اور اونچا لے جاؤں اور گردوپیش دیکھنے والے آئینے میں سے کشتیوں کے اونچے اونچے مستولوں کی جانچ پڑتال بند کر دوں اس نظارہ بازی نے تو مجھے تھکا دیا تھا اور اب میں آرام وسکون سے بیٹھنا چاہتا تھا۔ اس وقت صبح کے گیارہ بجے تھے اور گذشتہ رات کی بیداری کا اثر مجھ پہ ظاہر ہو رہا تھا۔ میری حالت بالکل اس آدمی جیسی تھی جو ریت کے ایک ذرے کو دیکھ کر بھی گھبرا جاتا ہے۔ لیکن آگے آنے والے پہاڑ کے متعلق سوچنے کی زحمت گوارا نہیں کرتا۔ مجھے سینٹ لوئس اور شکاگو کے درمیان اپنی ڈاک کی پروازوں کی وہ صبحیں یاد آئیں جب میں انجن بند کر کے جہاز کو کسی چراگاہ میں اتار دیتا اور اپنی کرسی پہ بیٹھا بیٹھا ہی تھوڑی سی نیند لے لیتا۔ لیکن ان تمام باتوں کا تعلق صبح سے تھا اور یہ بہت سنگین معاملہ تھا۔ اس وقت تو میں دن کی چندھیا دینے والی روشنی میں سونا چاہتا تھا، پہلے دن کی دوپہر کو ہی ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ ؟

میں نے ہوا پہنچانے والے آلہ کو گھمایا اور تازہ ہوا سے اپنے چہرے کو سہلایا، پھر جہاز کے تمام آلات کی اچھی طرح جانچ پڑتال کی۔ چونکہ یہ بھی ضروری تھی، اشیاء کا ابھی تک باہر لٹک رہا تھا، اسے بھی اندر کھینچا۔ میرا خیال تھا کہ اس سے ہوا کی پیدا کردہ رکاوٹ میں کمی واقع ہو جائے گی اور میں چند گیلن پٹرول بچا لوں گا۔ اس کے علاوہ مجھے یہ اصول بھی یاد آیا کہ ہوا بازی میں چھوٹی چھوٹی تفصیلات کو بھی نظر انداز نہیں کرنا چاہیئے اسی بات کو مدِ نظر رکھتے ہوئے میں نے اپنے بوٹ بھی پتلے چمڑے کے بنوائے تھے اور اپنے نقشوں کے تمام فالتو کنارے تک کاٹ دیئے تھے، کم از کم

وزن لے کر اُڑوں ۔

اچانک جو باہر دیکھا تو مجھے زمین نظر آئی ۔ مٹی کا ایک سبز ٹیلہ جو افقی پہاڑ یوں تک پھیلا ہوا تھا نواسں کوشیا ! ۔ ۔ ۔ میں نے اپنی گھڑی دیکھی ۔ بارہ بج کر آٹھ منٹ ۔ ۔ ۔ میں بالکل صحیح راستے پر آیا تھا ۔ جوں جوں بلند سے بلند تر لہریں قریب آتی گئیں میں جہاز کو بلند تر کرتا گیا حتیٰ کہ میں اسے ایک ہزار فٹ کی بلندی پر لے گیا ۔ اس بلندی سے بھی میں اپنے نقشہ اور اس جزیرہ کے ساحلی خطوط کا مقابلہ اچھی طرح کر سکتا تھا ۔ میرے دائیں طرف ایک راس اور بائیں طرف ایک جزیرہ نما تھا ۔ میں خلیج سینٹ میری کے دہانے پر پہنچ چکا تھا ۔ یہ جگہ میرے رستے سے صرف چھ میل ہٹی ہوئی تھی ۔ نقشہ بناتے وقت میں نے یہ تسلیم کر لیا تھا کہ قطب نما کی مدد سے پرواز کرتے ہوئے ۵ درجوں کی غلطی کوئی بڑی بات نہیں ، لیکن میں تو صرف ۲ درجہ ہی اپنے راستہ سے ہٹا تھا ۔ نواسں کوشیا کے راستے میں چھ میل کی غلطی کا مطلب تو یہ تھا کہ آئرلینڈ پہنچنے تک صرف پچاس میل کی غلطی ہو گی ۔ اپنے راستے کے اتنا قریب رہنا مجھے کافی تسلی بخش معلوم ہوا ۔

اب تک میں نے چار گھنٹوں اور انتیس منٹ میں ۔ ۴۴۰ میل طے کر لیے تھے یعنی میری اوسط رفتار ۱۰۴ میل فی گھنٹہ تھی ۔ اس وقت میں ایسے علاقے پر پرواز کر رہا تھا جو جنگلوں ، جھیلوں اور دلدلوں سے پُر تھا ۔ بحالت مجبوری اُترنے کے لیے یہاں کوئی جگہ نہ تھی ، اگر میں اس وقت جھیل میں گر جاتا تو جہاز سمیت ختم ہو جاتا لیکن آگ

---

(۱) St. Mary's Bay

لگنے کی صورت میں بہرحال بچ جاتا، یہ بھی غنیمت تھا۔ اور پھر ہنگامی حالت میں دلدلی زمین بھی شاید ایسی بُری ثابت نہ ہوتی!

تقریباً چار سال کا عرصہ ہوا، مجھے اپنے پرانے جہاز جینی کے انجن بند ہو جانے پر ریاست مسی سپی کی ایک دلدل میں اتر نا پڑا تھا، جہاز کے پہیے تو فوراً ہی دلدل میں دھنس گئے تھے اس کے علاوہ ایک بار اسی جہاز کے اڑ ... میں الٹا لٹکا گیا اور گھاس کے لمبے لمبے اور تیز تیز نوکوں والے پتے میرے چہرے کو مس کرتے رہے۔ لیکن جینی جہاز میں تو اس وقت صرف چند گیلن پٹرول تھا اور سپرٹ آف سینٹ لوئس میں سے تو ابھی تک صرف چار سو گیلن پٹرول ہی صرف ہوا ہے مجھے یقین ہو گیا کہ دلدل میں گرنے سے پٹرول کی ٹنکیاں پھٹ جائیں گی اور اگر جہاز کو آگ نہ لگی تو یہ میری حد سے زیادہ خوش قسمتی ہوگی۔

وقت بارہ بج کر باون منٹ بعد از دوپہر . . . . ہوا کی تندی بڑھ رہی ہے۔ میں نے اس خطرہ کے پیش نظر کہ ہوا کی تندی جہاز کا رُخ نہ بدل دے قطب نما کی سوئی کو ۱۵ درجے آگے بڑھا دیا۔ سامنے کی پہاڑیاں بل کھاتی ہوئی ایک سلسلہ ہائے کوہ تک پھیلی ہوئی تھیں، میرا ہاتھ روٹی کے ٹکڑوں کی طرف بڑھا، لیکن بھوک غائب تھی؛ دوپہر کے کھانے کا وقت ہو جانے سے یہ مطلب نہیں کہ ہم ضرور کھائیں گے۔ ان حالات میں پانی کا ایک گھونٹ کافی ہوگا۔

پانی کا ایک گھونٹ پی کر میں نے نقشہ کو جہاز کی کھڑکی سے باہر سرکنے دیا۔

---

(۱) Jenny

نقشہ کا ایک سرا ہوا میں پھڑ پھڑایا۔ میں نے فوراً نقشہ کو سنبھالا کیونکہ اُس کے ضائع ہو جانے سے پیرس کے راستے کی کلید گم ہو جانے کا ڈر تھا اور اس صورت میں واپس لوٹنے کے سوا اور کوئی چارہ نہ ہوتا۔ میرے پاس کافی پٹرول تھا اور جہاز کے تمام آلات صحیح کام کر رہے تھے۔ اس صورت میں اگر نقشہ اُڑ کر باہر جا گرتا تو میری تمام توضیحات اور جوابات بے معنی ہو جاتے۔

آسمان کی طرف نظر اٹھائی تو دیکھا کہ بادل پھر سے سر پر آموجود ہوئے ہیں پہلے تو بادل ہوا میں چلتے پھرتے نظر آئے اور روشنی کو کبھی چھپاتے کبھی دکھاتے رہے لیکن آہستہ آہستہ بادلوں کے غول ایک بلند تہہ بن کر جہاز ہی کے اوپر پھیل گئے۔ یہ بادل شمالی سمت تو بڑے بڑے تودوں کی شکل اختیار کر چکے تھے اور پوری طرح روشنی کو روکے ہوئے تھے۔ سامنے کی طرف بارش کے چھینٹے اُفق کو کچھ کچھ نمایاں کرنے میں مدد دے رہے تھے۔ ہوا میرے راستے کے آر پار چل رہی تھی، اور آہستہ آہستہ طوفانی شکل اختیار کرتی جا رہی تھی۔ ہوا کی تندی سے پیدا ہونے والے فرق کو دُور کرنے کے لیے مجھے قطب نما کی سُوئی کو پچیس درجے آگے بڑھانا پڑا لیکن اس کا یہ مطلب ہو گا کہ جہاز اِس تاریک طوفان کی سمت گویا لڑتا بھڑتا جائے گا۔

ہوا اب پوری تندی سے چل رہی تھی۔ جہاز کے پروں کے سرے بڑی تیزی کے ساتھ اوپر نیچے حرکت کر رہے تھے۔ اس ارتعاش کی وجہ سے میری کرسی ہر سمت ہچکولے کھا رہی تھی۔ میں نے اپنی حفاظتی پیٹی پہن لی۔ جہاز کا وزن تقریباً ۵۰۰ پاؤنڈ کم ہو چکا تھا۔ لیکن اب بھی تقریباً وہ ایک ٹن وزن اٹھائے ہوئے

تھا۔ اور صحیح بات تو یہ تھی کہ وہ خطرناک حد تک بوجھل تھا۔ مجھے خطرہ ہوا کہ جہاز کا فریم (ڈھانچہ) طوفان کی شدت سے ٹوٹ نہ جائے اور طوفان تھا کہ ہر لمحہ بڑھتا جا رہا تھا۔ میرے جہاز کی حالت اس خرگوش کی سی تھی جو کسی خونخوار کتے کے جبڑوں میں پھنسا ہوا ہو اور وہ اسے جھنجوڑ رہا ہو۔ میں انجن کی رفتار کو ۱۶۲۵ گردشیں فی منٹ پر لے آیا۔ اس طرح جہاز کی رفتار ۹۰ میل فی گھنٹہ رہ گئی۔

کاش کہ اس وقت پیراشوٹ میرے پاس ہوتا۔ لیکن میں نے تو پرواز شروع کرنے سے پہلے ہی پیراشوٹ ساتھ نہ رکھنے کا فیصلہ کر لیا تھا۔ میں نے سوچا تھا کہ پیراشوٹ سمندر کی اس لمبی پرواز میں میری کیا مدد کر سکتا ہے اور اس کے وزن کے برابر یعنی تقریباً بیس پاؤنڈ (دس سیر) پٹرول میرے لیے زیادہ فائدہ مند ہو سکتا تھا۔ کیونکہ بیس پاؤنڈ پٹرول کے ساتھ میں بیس منٹ اور پرواز کر سکتا تھا۔ بہرحال میں نے اب سوچا کہ اس طوفان میں جہاز کی ممکن تباہی کی صورت میں ہواباز کی کرسی ہی سے مجھے چھلانگ لگانی پڑے گی۔ اور دیکھا تو جہاز اس وقت ۵۰۰ فٹ بلندی پر اڑ رہا تھا!

میں دراصل اس بلندی سے زیادہ اونچا تھا جس پر سے لفٹیننٹ سمتھ کا جہاز جینی گرا تھا۔ وہ تو اپنے جہاز سے چھلانگ بھی نہ لگا سکا تھا۔ اس وقت ہوائی مستقر پر کوئی بڑا افسر بھی موجود نہ تھا اور تباہ شدہ جہاز کو سنبھالنے کا تمام کام میں نے خود کیا تھا۔ سمتھ کا پیراشوٹ جہاز کے پہلو میں لٹک رہا تھا اور

۱۔ Air frame (ہوائی جہاز کا ڈھانچہ)

اُس کا جسم چور چور ہو چکا تھا۔ اس کا ایک پاؤں ہوا باز کی کرسی اور تار کے درمیان لٹک گیا تھا۔ زمین کے ساتھ ٹکرانے سے پہلے اُس نے پیراشوٹ کھولنے کی کوشش کی۔ تاکہ شاید پیراشوٹ کھلنے کے جھٹکے سے ہی اس کا پاؤں نکل جائے۔ میں نے خود دیکھا تھا کہ آٹھ سو فٹ کی بلندی پر تُھم جہاز سے علٰحدہ ہو گیا تھا لیکن اب اُس کا پیراشوٹ نہ کھلا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ اس کا جسم تُکی کے کھیت کے ساتھ دھم سے گر آیا اور وہ گیند کی طرح تقریباً چھ فٹ زمین سے اُچھلا!

پیراشوٹوں نے ان ہوا بازوں کی کبھی مدد نہ کی تھی! یہاں تک کہ جن ہوائی جہازوں میں ہوا بازوں کی نشست گاہیں اُوپر سے کھُلی ہوتی تھیں، وہ بھی بوقت ضرورت ان سے کوئی فائدہ نہ اٹھا سکتے تھے۔ سپرٹ آف سینٹ لوئس تو اپنے بوجھ کی وجہ سے ٹوٹنے کے بعد سُرعت کے ساتھ نیچے آ سکے گا ان تمام باتوں پر غور کرنے کے بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ پیراشوٹ کو ساتھ نہ رکھنا بہتر تھا۔ لیکن اب جو سوچتا ہوں تو یہ خیال غلط نظر آیا۔ مجھے یقین ہو گیا کہ پیراشوٹ ہر صورت میں ساتھ رکھنا چاہیئے۔ مگر ذہنی کشمکش اس خیال سے بھی حل نہ ہوئی۔ شدید سوچ بچار کے بعد میرا ذہن مجھے اس بات پر قائل کرنے سے محروم رہا کہ حادثہ کی صورت میں جب جہاز کے مختلف حصّے ٹوٹتے ہیں جسم کو دھکے لگتے ہیں اور دماغ جھٹکے کھاتا ہے تو پیراشوٹ ساتھ ہونے سے ہوا باز کو بڑا سہارا ہوتا ہے!

---

(1) Sm ...

ایک دفعہ ریاست ٹیکساس[1] میں ہوائی مشقیں ہو رہی تھیں۔ دوران مشق میں میرے جہاز کا ایک پر دوہرا ہو گیا۔ اس زمانہ میں میں امریکی ہوائی فوج میں اڑان سکھانے کی تعلیم حاصل کر رہا تھا، ہمارے ایس۔ای۔۵[2] جہازوں کا تعاقب کرنے والے ہوائی دستے نے کیلی کے ہوائی مستقر پر غوطہ لگاتے ہوئے دشمن کے جہازوں پر نقلی حملہ کیا۔ اور ان کو تین تین جہازوں کی ٹکڑیوں میں تقسیم کر دیا۔ لیکن اس کے بعد جب میں نے جہاز کو دوبارہ اوپر لے جانے کے لیے چھڑی کو اپنی طرف کھینچا اور بائیں پتوار کو اپنے پیر سے جھٹکا دیا تو بلند ہونے کی بجائے میرے جہاز کا ایک پَر زمین سے ٹکرا گیا۔ دراصل غوطہ لگاتے وقت میں بہت نیچے آچکا تھا۔ ایسا اکثر ہو جایا کرتا ہے اور نتیجہ معلوم!...

اس وقت میں نے ٹوٹتے ہوئے دھات کے ٹکڑوں کی آواز سنی ہچکچی ہوئی لکڑیوں کے جھٹکوں کو محسوس کیا۔ میرا ماتھا میری نشست گاہ کے اوپر کے حصّہ کے ساتھ ٹکرایا اور میرے جہاز کا ڈھانچہ ہوا میں ٹنگ کر رہ گیا۔ میں نے انجن بند کرنے والے آلے کو جھٹکا دے کر بند کیا۔ میرے جہاز سے تھوڑی دور لفٹیننٹ میکلسٹر[3] کا جہاز پہلو کے بل الٹا پڑا ہوا تھا اور ہمارے جہازوں کے پَر ایک دوسرے کے ساتھ آویزاں تھے!

میں نے میکلسٹر کو اپنی کرسی میں سے اٹھتے ہوئے دیکھا وہ نہایت اطمینان سے اپنی حفاظتی پیٹی کھول رہا تھا اس کے بعد ہم نے پھر ہوا میں چکّر لگانے شروع کئے۔ پھر

---

(۱) Texas (۲) S.E.-5 (۳) Lt. Macalister

کا ایک ٹوٹا ہوا حصّہ میرے سر پر لٹک رہا تھا اور میری حفاظتی ٹوپی کے ساتھ ٹکرا رہا تھا ہمارے جہاز پَن چکّی کی طرح گردش کر رہے تھے ۔ میں نے ٹوٹے ہوئے پر کو پیچھے دھکیلا اپنی کرسی کی چھت کے سامنے حصّے پر تین لاتیں زور زور سے ماریں اور پیچھے کی طرف کھلی فضا میں گر گیا !

جب لوگ تباہ شدہ جہازوں کو رسّوں سے کھینچے لیے جا رہے تھے تو میری نظر اپنے پیراشوٹ پر پڑی وہ پوری طرح کھلنے کی بجائے فقط ایک غنچے کی طرح نیم شگفتہ ہو کر رہ گیا تھا۔ میکلٹر کا پیراشوٹ صرف باہر لٹک رہا تھا۔ چونکہ ہم ہل پھری ہوئی زمین میں گرے تھے اس لیے بچ گئے ۔ فرض کیا اُس دن میرے پاس پیراشوٹ نہ ہوتا اور یہ ممکن بھی تھا۔ میں اُستادوں کی پہلی جماعت میں تھا اور اس گروہ کو پہلی بار پیراشوٹ دیے گئے تھے ۔ اگر میں ایک سال پہلے اُستادی سیکھنے کے لیے جاتا تو شاید آج نواس کوشیا کے اُوپر جہاز کے پروں کو توڑنے والے طوفان میں نہ پھنسا ہوتا !

باب ششم

۱

شب بیداری کی طویل گھڑیاں اب لنڈبرگ کے حواس پر اثر انداز ہونا شروع ہو گئیں۔ جونہی جہاز نیو فاؤنڈ لینڈ کے اُوپر سے گذر چکا، تاریکی نے جہاز کو چاروں طرف سے دبُوچ لیا۔ نوجوان ہوا باز نے اپنے ہوش و حواس قائم رکھنے کی پوری کوشش کی لیکن تھکان اس پر ٹوٹ ٹوٹ کر حملہ کر رہی تھی اور اس کے سامنے کرۂ ارضی کا وسطی سمندر تھا، مہیب و بے پایاں اور صبح ابھی بہت دُور تھی۔

ہم اب اس مرحلہ پر پہنچ چکے ہیں کہ ناظرین اگر ابواب گذشتہ پر نظر دوڑائیں تو انہیں معلوم ہو گا کہ چارلز اے لنڈبرگ کی نیو یارک سے پیرس تک کی پرواز نے جو فنِ ہوا بازی میں ایک تاریخی حیثیت رکھتی ہے، اس فن کو کافی ترقی دی۔ اس پرواز نے لاکھوں انسانوں کے شکوک رفع کر دیئے اور اور یہ ثابت کر دیا کہ ہوائی جہازوں پر بھروسا کیا جا سکتا ہے۔ ہوائی جہازوں کی صنعت جو ایک عرصے سے عوامی امداد کو ترس رہی تھی، یکایک خوش حالی

ئیے ایک نئے دور میں پہنچ گئی۔
لیکن کوئی شخص ۲۰ مئی سے قبل جب لنڈبرگ نے جزیرہ لانگ کے ہوائی مستقر روز ویلیٹ سے اپنی پرواز کا آغاز کیا تھا کسی قسم کی پیش گوئی نہیں کرسکتا تھا۔ یہ ایک ایسے آدمی کا فیصلۂ موت و حیات تھا جو تمام شب بیدار رہا، پھر یہ بھی بظاہر ایک ناممکن سی بات معلوم ہوتی تھی کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس اتنا وزن لے کر اُٹھ سکے۔ لنڈبرگ نے اپنی ہمت، فنی مہارت اور انتہائی محنت سے کام لے کر جہاز کو زمین پر سے اُٹھایا اور اُسے پیرس کے صحیح راستے پر ڈال دیا۔
اس عظیم دائرہ کا راستہ دوپہر تک اسے نواس کوشیا کے اوپر لے گیا۔ یہاں پہنچ کر وہ ایک طوفان میں گھر گیا۔ اس وقت اس نے پہلی بار انتہائی تھکاوٹ محسوس کی۔؎

———— ※ ————

میں نے خیال کیا کہ بارش اور طوفان کا پہلا جھٹکا کوئی اتنا بُرا نہیں ہے۔ میں بارش کی پیدا کردہ دُھند میں سے بآسانی دیکھ سکتا ہوں۔ نواس کوشیا کی پہاڑیاں اور جھیلیں سفید چادروں میں لپٹی ہوئی ہیں، طوفان کے ہر تھپیڑے کے ساتھ بادل سیاہ ہو رہے ہیں بارش تیز ہوتی جا رہی ہے۔ بلکہ درختوں اور چٹانوں پر بجلی بھی گرنی شروع ہوگئی۔ طوفانی ہوائی تھپیڑے ہوائی جہاز پر ہتھوڑوں کی سی ضربیں لگا رہے ہیں۔ مجھے خطرہ ہے کہ جہاز کے انجر پنجر نہ ڈھیلے ہو جائیں اور اس کے مختلف حصے ٹوٹ ٹوٹ کر گرنے نہ لگ جائیں، میں نے ان تھپیڑوں کے اثرات کو کم کرنے کے لیے جہاز کی رفتار کو اور بھی کم کر دیا۔

آخر میں نے اپنا راستہ بھی چھوڑ دیا اور مشرقی سمت اختیار کی تاکہ طوفان کے قلب کے گرد چکّر کاٹ کر نکل جاؤں۔ چنانچہ اب میرا راستہ کبھی تو بارش کے طوفان میں سے گزرتا اور کبھی کھلی فضا میں اور میں اصل راستے کی پروا نہ کرتا ہوا، بل کھاتا، مڑتا، چکر کاٹتا، بڑھتا چلا جا رہا تھا۔ بارش کا پانی جہاز کے پروں پر گرنے کے بعد میری نشست گاہ میں بے تکلف طور پر بہہ رہا تھا اور پانی کے بڑے بڑے چھینٹے میرے نقشے پر برابر پڑ رہے تھے۔

بعض اوقات زمین بھی مشکل سے نظر آتی تھی۔ میں جہاز کو نیچے لے آیا۔ جہاز کے اگلے حصے کو وادی پر جھکائے رکھا۔ اور سوچا کہ اگر بادل سامنے والی چوٹی تک پہنچ گئے تو مجھے واپس لوٹنے کے لیے تیار ہو جانا چاہیے۔ میرے دل میں یہ خیال بھی پیدا ہوا کہ کیا میرے انجن کا نظامِ آتش[1] اتنی بارش کو برداشت کرے گا۔ میں نے سپرٹ آف سینٹ لوئس کی بارش کے کسی طوفان میں آزمائش نہیں کی تھی۔ اور اس وقت مجھے مقناطیسی اور برقی مشینوں کے معائنہ کی جرأت بھی نہ ہو سکتی تھی۔ ہوا کا رُخ پہلے شمال مغرب سے جنوب مغرب کی سمت اور پھر پورے طور پر مغرب کی جانب مڑ گیا اور اسی طرح ہوا کے ہر جھونکے کے ساتھ بدلتا رہا۔ آخر ہوا نے جنوب مشرقی سمت اختیار کی اور اس کی تندی ختم ہونی شروع ہوئی۔ ہوا کا اس رُخ چلنا میرے لیے اچھا شگون تھا۔ میں نے سوچا کہ اگر طوفانی علاقہ تھوڑا سا ہی ہے تو ہوا کو اسی رُخ چلنا چاہیے۔

وقت: ایک بج کر ۲۵ منٹ بعد از دوپہر۔ ۔ ۔ اب سے پورے چھ گھنٹے پہلے میں

---

[1] Ignition system

روز ویلٹ کے ہوائی مستقر سے اڑا تھا۔ اب موقع تھا کہ میں جہاز کے روزنامچہ میں کچھ
مزید اندراجات کروں ۔۔۔۔ میرا راستہ اکسٹھ درجہ صحیح شمال جمع ۲۳ درجہ مغربی ،
سمت کا اختلاف ۔۔۔ قطب نما کی سوئی کا بتایا ہوا راستہ ۴۸ درجہ ۔۔۔ قطب نما
کی سوئی کا انحراف صفر درجہ ۔۔۔ ہوا کی تندی سے جہاز کا اپنے راستے سے ہٹ جانے
کا زاویہ پانچ درجہ ۔۔۔ ان پانچ درجوں کو جمع کرنے کے بعد میرے قطب نما کی سوئی ۴۹
درجہ قطبی شمال ظاہر کر رہی تھی ، میں نے ان تمام ہندسوں کو اپنے روزنامچے میں درج کر لیا
اور اس کے بعد تختۂ آلات کو دیکھ کر جہاز کی بلندی ، روشنی کی حالت اور ہوا کی رفتار وغیرہ
روزنامچہ میں درج کر دیں ۔

اب میں قریباً سو میل اُڑ چکا تھا اور میرے لیے ابھی ۳۰۰۰ میل کی پرواز اور باقی تھی
روزنامچہ پر لکھے ہوئے ہندسے بہت موثر نظر آ رہے تھے ۔ جب یہ ہندسے چوگنا
بڑھ جائیں گے تو میں پیرس میں ہوں گا ۔

مجھے یہ یاد رکھنا چاہیے کہ تھکاوٹ بھی اسی رفتار سے بڑھتی ہے جس طرح مخالف
سمت کی ہوا جہاز پر اثر انداز ہوتی ہے ۔ اگر آپ دگنی رفتار سے چلیں یا آپ ایک طویل عرصہ
تک آرام نہ کریں تو آپ کے جہاز پر چار گنا اثر ہوگا ۔ اور آپ کی تھکاوٹ میں بھی چار گنا ہی
اضافہ ہو گا ۔ میری تھکاوٹ کی اصلی وجہ گذشتہ رات کی بیداری تھی میں تقریباً ۵۲ گھنٹے
متواتر جاگ چکا تھا اور ابھی مزید تیس گھنٹے کے لیے مجھے جاگنا تھا تاکہ صحیح و سالم
پیرس پہنچ سکوں ،

جس قطعہ زمین پر سے میں اب اڑ رہا تھا اس میں مکمل ویرانی چھائی ہوئی تھی ۔ کوئی
سڑک ، کھیت یا مکان دُور دُور تک نظر نہ آتا تھا ۔ وادیاں سرسبز ، عمارتی لکڑی کے

درختوں سے لدی ہوئی تھیں، مرغابیوں کے غول جھیلوں اور دلدلوں سے اُٹھ رہے تھے۔ میرے مرحوم دادا نے جس زمانے میں سویڈن[1] سے امریکہ ہجرت کی تو وہ اس علاقہ سے ضرور گزرے ہوں گے۔ مگر میرے والد کی عمر اس وقت صرف چند ماہ تھی۔ ہمارے خاندان نے اپنا سفر مغرب کی سمت جاری رکھا اور آخرکار مینی سوٹا کی ریاست میں آباد ہو گیا۔ انہوں نے وہاں لکڑی کا ایک مکان ایسے علاقے میں بنایا جو کسی زمانے میں امریکی قبائل چپی وا[2] اور سیوکس[3] کا آماجگاہ رہ چکا ہے۔ یہ سب چند ہی سال پہلے کی باتیں تھیں۔

جوں ہی میرے والد بندوق اٹھانے کے قابل ہوئے خاندان کے لیے گوشت مہیّا کرنے کی ذمہ داری انہیں سپرد کر دی گئی۔ مجھے اپنے والد کے لڑکپن پر رشک آ رہا تھا۔ میں اکثر ان ہی علاقوں کے خواب دیکھا کرتا . . . اور اس وقت . . . . یہ ہے وہ علاقہ . . . . . بالکل میرے جہاز کی کھڑکی کے باہر . . . میرے قدما کی پہلی امریکی سرزمین! . . . جس کے جنگلات شکاری جانوروں سے بھرے پڑے تھے اور جہاں شفاف پانی کی ندیاں نہایت تیزی سے موجیں مار رہی تھیں۔ شمالی سمت طوفان پیچھے ہٹ رہا تھا۔ بادلوں کے بڑے بڑے ٹکڑے فضا میں بُرج در بُرج بڑھتے ہوئے ہزارہا فٹ کی بلندی حاصل کر چکے تھے۔ پُرانی برف کے ٹکڑے چٹانوں کی شمالی سمت پڑے ہوئے گھُل گھُل کر کھوکھلے سے نظر آ رہے تھے۔ اب میں موسم گرما کو دُور پیچھے جزیرہ لانگ میں چھوڑ آیا تھا اور اب

---

(۱) Sweden (۲) Chippewa (۳) Sioux

ایسے علاقے پر پرواز کر رہا تھا جہاں موسم سرما کا آغاز ہوتا نظر آ رہا تھا۔ ہوا کے تند جھونکوں نے مجھے کسی قدر اپنے راستے سے ہٹا رکھا تھا لیکن نیو فاؤنڈ لینڈ پہنچنے سے پہلے راستہ صحیح کرنے کے لیے میرے پاس کافی وقت تھا۔

میں نے تختۂ آلات پر نگاہ ڈالی تاکہ قطب نما کی مدد سے اپنے راستے کو درست کر لوں، قطب نما جہاز کے انجن کے اوپر نصب تھا اور میں بآسانی اس کے ہندسے نہیں پڑھ سکتا تھا۔ اس کے سفید ہندسے شیشے کی مدد سے پڑھنے کے لیے اُلٹے چھپے ہوئے تھے۔ جس دن اسے جہاز پر نصب کیا گیا، ہمارے پاس کوئی آئینہ نہ تھا ایک کالج کی لڑکی نے جو ایک گراج[1] میں کھڑی ہم کو دیکھ رہی تھی، اپنے بٹوے سے ایک چھوٹا سا آئینہ نکال کر ہمیں دیا۔ ہم نے اس کا شکریہ ادا کیا اور تختۂ آلات پر اُسے سریش کے ساتھ چپکا دیا۔ اس واقعہ کے بعد وہ لڑکی پھر کبھی نظر نہ آئی، اس آئینہ کے پیرس پہنچنے کے متعلق اس لڑکی نے کیا سوچا ہو گا؟ اس نے بھی پرواز شروع کرتے وقت یا راستے ہی میں تھکاوٹ سے میرے تباہ ہونے کے متعلق مختلف پیش گوئیاں ضرور پڑھی ہوں گی۔

اب روزنامچہ بھرنے کا وقت ہو چکا تھا۔ پرواز کا آٹھواں گھنٹہ اب ماضی بن گیا تھا، پیرس پہنچنے میں ابھی کتنے گھنٹے باقی ہیں؟ ابھی تو لامحدود سمندری غار کو عبور کرنا باقی ہے اسپرٹ آف سینٹ لوئس میں پرواز کرتے ہوئے میں زمان و مکان کے ایک ایسے ہیولے میں تھا جس کا حساب گھنٹوں میں نہیں کیا جا سکتا تھا۔ ساحل

---

(1) Garage

جو ادھر سے اُدھر اور اُدھر سے اِدھر حرکت کر رہا تھا اب ایک جگہ ساکت ہو گیا، اور یک لخت شمال مغربی سمت مڑ گیا، جزیرہ بریٹن[۱] کی گھاس ختم ہو گئی اب میں سمندر کے اوپر اڑ رہا تھا۔ یہ جگہ نیو فاونڈ لینڈ سے دو سو میل دور تھی اور اس کے بعد میرا اصلی سفر شروع ہو گا، اور پھر میں ہوں گا اور وہ مہیب بحر اوقیانوس . . . . بحر اعظم!...

میں نے سمندر کے سبز طوفانی اور سرد پانی کے تقریباً بیس فٹ اوپر پرواز شروع کی جہاز کا اگلا حصہ نیچے جھکایا اور ایک اجاڑ اور بیابانی ساحل پر اڑنا شروع کیا۔ شمالی سمت بادل تہوں میں لپٹے جا رہے تھے اور راس بریٹن کے پہاڑوں پر چھا رہے تھے۔ صرف میرے سر پر تھوڑے سے بادل تھے اور اب وقت ہو گیا تھا کہ میں اپنے عظیم دائرے کے راستہ پر دوبارہ اڑنا شروع کروں۔ اپنی پرواز کے منصوبے کے مطابق مجھے اپنے راستہ سے ہرگز نہیں ہٹنا چاہیے لیکن میرا دل چاہتا تھا کہ نیو فاونڈ لینڈ کے راستے سے ذرا ہٹ جاؤں اور سینٹ جان[۲] کے چھوٹے سے شہر پر سے پرواز کروں۔ اگرچہ اس سے میرے راستہ میں معمولی سے تبدیلی ضرور ہوتی تھی مگر اسے ہم اصل راستے سے ہٹنا نہیں کہہ سکتے۔ میرا مقصد یہ تھا کہ سینٹ جان سے کوئی نہ کوئی شخص میرے متعلق پیچھے اطلاع دے دیوے گا۔

جزیرہ لانگ کے ہوائی مستقر پر وہ لوگ جنہوں نے تمام رات جہاز پر کام کر کے اسے صبح کی پرواز کے قابل بنایا تھا، ان کے لیے یہ خبر کتنی تسلی بخش ہو گی! میں نے اس خبر کو دل ہی دل میں تشکیل کیا : "نقرئی جہاز جو مشرقی سمت اڑا جا رہا تھا سینٹ جان

---

(۱) Breton Island (۲) St. John

کے اوپر سے گزرا) ابھی نیوفاؤنڈ لینڈ پہنچنے میں دو سو میل باقی تھے اس وقت نیوفاؤنڈ لینڈ کی گھڑیوں میں شام کے سات بج کر بیس منٹ ہوں گے۔

وہ لوگ جنہوں نے دو ماہ مسلسل کام کر کے میرے جہاز کو بنایا تھا، میرے رفقا جنہوں نے اس کی قیمت ادا کی تھی . . . . ان سب کے لیے یہ جاننا بھی ضروری ہے کہ میں بخیر و عافیت شمالی امریکہ سے بخیر و خوبی گزر گیا ہوں۔ میری والدہ جو ڈیٹرائٹ[1] میں علم کیمیا پڑھاتی ہیں، غالباً تمام دن اپنے کمرے میں مغموم اور پریشان بیٹھی رہی ہوں گی اور اپنے دل و دماغ سے ایک ہوا باز اور ایک طیارے کے خیالات کو جھٹکنے کی، اپنی تمام توجہ تجربہ گاہ میں مختلف آلات کے عمل اور دیگر تجربات پر مرکوز کرنے کی ناکام کوشش کر رہی ہوں گی۔ مجھے یاد آیا کہ پانچ سال پہلے جب میں نے انہیں بتایا تھا کہ میں کالج چھوڑ کر ہوا بازی سیکھنا چاہتا ہوں تو انہوں نے کہا تھا۔ "اگر تم واقعی ہوا باز ہی بننا چاہتے ہو تو تمہیں یہی کام کرنا چاہیے۔ تمہیں اپنی مرضی کے مطابق اپنی زندگی بسر کرنی چاہیے۔ میں تمہیں ہرگز نہیں روکتی۔" لیکن میں اچھی طرح جانتا ہوں کہ میری خیریت کی خبر ان کے لیے کیا معنی رکھتی ہے۔

غلط رہنمائی کرنے والے جذبہ کا انجام موت کی صورت میں نمودار ہوا کرتا ہے۔

میں اپنے فالتو پٹرول میں سے پہلے ہی کچھ پٹرول اس وقت خرچ کر چکا تھا جب نووا سکوشیا کے ہوائی تھپیڑوں کی تندی نے مجھے بار بار راستے بدلنے پر مجبور

---

(۱) Detriot (ریاستہائے امریکہ کی ایک ریاست)

کیا۔ ان حالات میں مجھے پٹرول کا ایک ایک قطرہ اس وقت کے لیے بچانا چاہیے
جب مجھے یورپ کے اوپر مخالف ہوائیں، طوفان اور دھند کا مقابلہ کرنے کی ضرورت
پڑے گی۔ ان تمام باتوں کے باوجود اگر مجھے مجبوراً اترنا پڑا تو کم از کم لوگوں کو اتنا
تو معلوم ہوگا کہ میں سینٹ جان کی مشرقی سمت کہیں گرا ہوں اور اس سے ان کو
میرے تلاش کرنے میں آسانی رہے گی۔ ملاح رات کے وقت سُرخ روشنی اور
دن کے وقت ربڑ کی کشتیوں کا بیڑا میری حفاظت کے لیے تیار رکھیں گے۔ جذباتی
نقطۂ نظر سے نہیں تو کم از کم اپنی حفاظت کے لیے ہی مجھے ایک آدھ گیلن
پٹرول زیادہ خرچ دینا چاہیے۔ میں نے قطب نما کی مدد سے اپنے راستے
کا دوبارہ تعین کیا اور اپنے جہاز کو تھوڑا سا جنوبی سمت موڑا۔ بادلوں کے کچھ
بلند ٹکڑوں کے سوا تمام آسمان اب گہرے نیلے رنگ میں رنگا ہوا تھا اور
آلات کی تمام سوئیاں صحیح نشانات ظاہر کر رہی تھیں۔ اب مجھے ساحل نیوفاؤنڈ
لینڈ تک کا دو سو میل کا فاصلہ قطب نما کی مدد سے طے کرنا تھا اور ایک بار مزید
روزنامچے میں اندراجات بھی کرنے تھے۔

میں نے اپنے جسم کو سرکایا اور ایک لمحہ کے لیے آرام کے ارادہ سے بدن
کو ڈھیلا چھوڑ دیا۔ نیند نے پھر غلبہ حاصل کرنا شروع کر دیا۔ پہلے تو اس کا مجھے قطعاً
احساس نہ ہوا لیکن لمحہ بہ لمحہ نیند کا غلبہ زور پکڑتا گیا۔ نیند اگرچہ اطمینان اور سکون
بخش تھی لیکن میرے دماغ کے شعوری حصے اس سے پیدا ہونے والے خطرات کو بخوبی
محسوس کر رہے تھے۔

نوواس کوشیا کے اوپر میں نے زیادہ تکان محسوس نہ کی تھی۔ اور پرواز شروع

کرتے وقت تو شب بیداری کا مجھے مطلقاً احساس نہ تھا۔اس کی وجہ یہ تھی کہ اس وقت جب میں نواس کوشیا پر سے گزر رہا تھا، طوفان تند ہواؤں، جھیلوں، اور پھر صاف شفاف فضا جیسی چیزیں میرے دماغ پر چھائی ہوئی تھیں۔لیکن اس وقت اگر میں کسی بستر پر لیٹ جاتا تو ایک لمحے میں گہری نیند سو جاتا۔ بلکہ میں تو اب اپنی جگہ پر بیٹھا بیٹھا ہی سو سکتا تھا۔

میری آنکھیں خشکی سے پتھرا گئیں اور اب پپوٹے وزنی ہو کر نیچے کھنچے چلے آ رہے تھے حتیٰ کہ ان کو کھلا رکھنا مشکل ہو گیا۔چند لمحات آنکھیں کھلی رکھنے کے بعد میں مجبور ہو جاتا کہ آنکھیں بند کر لوں، میں کوشش کرتا کہ اپنے دماغ کو مجبور کروں کہ وہ خطرات سے آگاہ ہو جائے ۔ ان حالات میں ہو سکتا تھا کہ میں ایک بار آنکھیں بند کر کے دوبارہ انہیں کھولنا ہی بھول جاتا۔ میں نے چھڑی[۱] اور پتوار[۲] کو بالکل چھوڑ رکھا تھا۔ جب میں نے دوبارہ آنکھیں کھولیں تو یقین کر لیا کہ جہاز نہایت متوازن طریقہ سے اپنے راستہ پر پرواز کر رہا ہو گا۔

کچھ عرصہ تو اسی طرح کام چلتا رہا۔ لیکن گھڑی دیکھنے سے معلوم ہوا کہ منٹوں کی سوئی کئی نشانات طے کر چکی ہے اور میں یہ سوچ رہا تھا کہ کچھ سیکنڈ ہی گزرے ہوں گے اس کے بعد تو میں ایک آنکھ کو بند ہو جانے دیتا اور دوسری کو اپنی مرضی کے مطابق کھلا رکھتا لیکن یہ بھی بہت محنت کا کام تھا۔ نیند مجھ پر غالب آ رہی تھی میرا تمام جسم اس کشمکش میں مبتلا تھا کہ انسانی زندگی میں نیند حاصل کرنا ہی ایک بہت بڑا مقصد ہے میرا دماغ مجھے جواب دے چکا تھا۔

---

(۱) Stick (۲) Rudder

سورج غروب ہو رہا ہے اور رات اپنی تمام تاریکیوں کے ساتھ ابھی آنے والی ہے۔ اگر نیند کے غلبہ کی حالت یہی رہی تو رات گزارنا محال ہو جائے گا... اور صبح ..... ایک اور دن ..... شاید اس دن کی رات اور ممکن ہو سکتا ہے یعنی اگر میں راستہ بھول جاؤں تو دوسرے دن کی صبح ...... ان سب کے متعلق تو سوچنا بے کار ہے۔ میرے شعوری دماغ نے مجھے مجبور کیا کہ اس کا فوری علاج سوچنا چاہیے۔

میں نے جہاز کو دو تین سو فٹ اور بلند کر لیا۔ اپنے جسم کو جھنجھوڑا اور اپنے پیروں کو جہاز کے فرش پہ زور زور سے جھٹکا۔ جہاز کا رُخ بائیں جانب بدلا لیکن فوراً ہی اس کا رُخ دُرست کرنے کے لیے پتوار پہ مجھے پاؤں رکھنے پڑے میں لمبے لمبے سانس لے رہا تھا۔ مگر طبیعت میں اضمحلال اور بے چینی پیدا ہو چکی تھی۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اپنے دماغ کو اپنے اصلی کام پر متوجہ کرنا چاہیے ابھی تو مجھے پورا سمندر عبور کر کے پیرس کی تلاش کرنا ہے۔ نیند تو لابورژ کے ہوائی مستقر پہ اُترنے کے بعد بھی آ سکتی ہے۔ میں نے یہ تمام باتیں نہایت سختی سے اپنے دماغ کو سمجھانے کی کوشش میں اپنے آپ سے کہیں۔

میری ٹانگوں میں جو درد ہو رہا تھا وہ تو اب قریب قریب دُور ہو گیا تھا لیکن میری کمر اور کندھے ابھی تک درد کر رہے تھے۔ شاید درد کی شدّت مجھے جاگتے رہنے میں مدد دے۔ میری مثال بالکل اُس آدمی کی سی تھی جو برف کے طوفان میں گم ہو جائے اور موت سے بچنے کے لیے اپنی غنودگی سے پیچھا چھڑانے میں کوشاں ہو۔ لیکن برف کے طوفان ذر برفباری ا میں جسم کی تیز تیز حرکات سے

آدمی کو نیند نہیں آتی۔ برعکس اس کے میں تو ہوا باز کی کرسی میں مقید تھا، اس لیے مجھے تو صرف قوت ارادی ہی جاگتے رہنے میں مدد دے سکتی تھی۔

پہلے بھی میں ایک بار مینی سوٹا کے برفانی طوفان میں گھر گیا تھا۔ اس وقت میری عمر سترہ سال کی تھی اور میں نے زراعتی مشینوں اور انجنوں کی خرید و فروخت کا کام نیا نیا سنبھالا تھا۔ میں اپنے گھر سے بہت دُور تھا۔ رات کی تاریکی میں برف گر گر کر موٹی موٹی تہوں میں جمتی جا رہی تھی۔ تند ہوا کے تھپیڑے میری آنکھوں پر پڑ رہے تھے اور مجھے سڑک پر اِدھر سے اُدھر اور اُدھر سے اِدھر دھکیل رہے تھے۔ نصف شب کے بعد کہیں یہ طوفان تھما۔ میں اپنے گھوڑے سے اُترا اور کئی میل پیدل چلتا رہا۔ ایک موقع پر تو مجھے رُکنا بھی پڑا اور میں نے تھوڑی دیر کے لیے برف پر ہی آرام کر لیا تھا۔

مگر مجھے خیال آیا کہ مجھے اپنے دماغ کو اس قسم کے خیالات کی آوارہ گردی سے محفوظ رکھنا چاہیے اور ریاست منی سوٹا کے خیالات دل سے نکال دینے چاہییں۔ اس وقت تو مجھے اپنی تمام تو جہات اپنی پرواز اور نیو فاؤنڈ لینڈ پہنچنے کے خیالات پر مرکوز کرنی چاہییں۔ آٹھ سو میل پرواز کر لینا کتنا سکون پرور خیال تھا۔۔۔۔ تاہم نیند کا غلبہ ابھی تک طاری تھا۔ کسی سکون پرور چیز کے خیالات مجھے سست بناتے جا رہے تھے لیکن سستی کو اپنے اوپر مسلط کر لینا عقلمندی کا کام نہ تھا۔ مجھے تو آنے والی مشکلات کے متعلق سوچنا چاہیے۔۔۔۔۔

"اگر تمہارے پاس سمت معلوم کرنے کا آلہ ہو تو تم رات کے وقت ستاروں

کی مدد سے راستہ معلوم کر سکتے ہو!

"میں ایک ہی وقت جہاز چلانے اور راستہ معلوم کرنے کے دونوں کام نہیں کر سکتا۔"

"تم نے کوشش ہی نہیں کی۔ تم نے دوسروں کے الفاظ پر یقین کر لیا۔"

"میں نے ماہرین سے ہدایات حاصل کیں۔"

"ماہرین نے مجھے بتایا کہ میں یہ پرواز مکمل ہی نہیں کر سکتا۔"

سمت معلوم کرنے والے آلے کو استعمال کرنا میرے لیے ممکن ہی نہیں تھا چونکہ میرا جہاز دو سیکنڈ کے لیے بھی خود بخود صحیح راستے پر نہیں اڑ سکتا تھا۔ اس کے علاوہ میرے پاس بہت کافی وزن تھا۔ اگر میں ہر قسم کی حفاظتی چیزیں مثلاً پیراشوٹ، سیکسٹنٹ اور ریڈیو بھی ساتھ رکھ لیتا تو شاید جہاز زمین پر سے اٹھ ہی نہ سکتا۔

تاہم میں نے ہر چیز کو ترک نہیں کیا تھا۔ میرے پاس ۳۰ پاؤنڈ وزنی ہنگامی سامان تو تھا یعنی ربڑ کی کشتی اور خطرے کے موقع پر جلانے والی مہتابیاں وغیرہ

میں اپنے دماغ کو انہی خیالات سے تھکا رہا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے اپنی تمام توجہ راستہ معلوم کرنے پر صرف کرنی چاہیے۔ کیونکہ مجھے صرف اپنے قطب نما کی مدد سے یورپ کے ساحل تک پہنچنا ہے۔ اگر مجھے زمین وقت مقررہ کے مطابق یا بعد نظر آئی تو غالباً یہ آئرلینڈ ہوگا اور اگر زمین ذرا دیر سے ملی تو شاید

---

(۱) Sextant (سمت معلوم کرنے کا آلہ)

اس کی وجہ بادِ مخالف ہو گی اور یہ بھی ہو سکتا ہے کہ دائیں بائیں سمت کی ہوا مجھے سکاٹ لینڈ پہنچا دے۔ اگر سمندر پار کرنے پر صرف ہونے والے وقت کے دو تین گھنٹے بعد بھی پرواز کرتا رہا اور زمین کے کوئی آثار نظر نہ آئے تو میں غالباً اپنے راستے سے جنوبی سمت ہٹ گیا ہوں گا۔ اس صورت میں مجھے شمال کی سمت پرواز کرنا ہو گی اور میں انگلستان یا رودبارِ انگلستان کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔

آئرلینڈ کا ساحل سرسبز پہاڑیوں سے بھرا پڑا ہے۔ یہ بات میں نے سان ڈیگو کے قیام کے دوران ہی میں حفظ کر لی تھی۔ سکاٹ لینڈ کے مغرب کی طرف بڑے بڑے جزائر ہیں کارنوال جو انگلستان کا جنوب مغربی ضلع ہے، کا ساحلی علاقہ تیز اور نوکدار چٹانوں سے پٹا پڑا ہے اور ہوا باز بآسانی ان چٹانوں کے آر پار دیکھ سکتا ہے۔ اس کے علاوہ یہ ساحل بہت تنگ ہے۔ فرانس کے ساحل کی اونچائی کچھ زیادہ نہیں۔ اگر میں ان سواحل کو نہ پہچان سکوں تو شک کی صورت میں مجھے ہسپانیہ کے ساحل کو یاد رکھنا چاہیے۔ ان حالات میں میرے لیے بہتر ہو گا کہ میں کسی گاؤں کے مکانات کے قریب پرواز کروں اور خود دیکھ لوں کہ دوکانوں کے سائن بورڈ کس زبان میں لکھے ہیں۔ اگر یورپ پر دھند پھیل گئی یا میں وہاں رات کے وقت پہنچا تو پھر کیا ہو گا۔ میں اپنے راستہ پر پرواز جاری رکھوں گا۔

میری نشست گاہ میں پھر کوئی خرابی پیدا ہو گئی . . . میں دراصل کچھ عرصہ کے لیے پھر اونگھ گیا تھا۔ قطب نما کی سوئی اپنی جگہ سے ۱۰ درجہ دائیں جانب ہٹی ہوئی

---

(1) Cornwall

تھی۔ میں جہاز کو پھر راستہ پر لایا اور قطب نما کی سوئی کو مضبوطی سے اپنی جگہ پر قائم رکھا۔

اُس وقت تک میں اپنی نظریں اُفق پر جمائے ہوئے تھا اب میں نے اپنی آنکھوں کو قطب نما پر جمایا کہ اس کی جانچ پڑتال کر سکوں، ساتھ ہی ساتھ میں نے دوسرے آلات پر بھی نظریں ڈالنے کی کوشش کی لیکن مجھے دُھندی دُھندلی نظر آئی۔ اچانک مجھے یہ احساس ہوا کہ سامنے کا سمندر پہلے سے زیادہ چمکیلا ہو گیا ہے . . . . غالباً یہ برفانی میدان تھا۔ سورج کی روشنی میں یہ برف مجھے چندھیا رہی تھی۔ برف کے بڑے بڑے تودے ایک دوسرے سے دست و گریباں ہو رہے تھے اور ان کے کناروں کو برف کے چھوٹے چھوٹے تودوں نے ایک دوسرے پر چڑھ کر چھوٹی چھوٹی پہاڑیوں میں تبدیل کر دیا تھا میری حدِ نگاہ تک سفید چمکدار سمندر پھیلا ہوا تھا۔

اس چُندھیا دینے والی روشنی نے مجھے بیدار کر دیا۔ ایسی حالت میں انسانی حسیات میں معمولی سی تبدیلی بھی کسی نہ کسی حرکت کا باعث بن جاتی ہے۔ چنانچہ مجھے خیال پیدا ہوا کہ اگر صحیح راستے پر چلنے میں غلطیاں واقع ہوئی ہیں تو مجھے ان غلطیوں کو درست کر لینا چاہیے۔ میں نے فیصلہ کیا کہ میں کچھ عرصہ کے لیے بلندی پر پرواز کروں گا اور پھر جہاز کو نیچے لے آؤں گا۔ آلات کی دیکھ بھال کے دوران میں پہلے دائیں ہاتھ سے اور پھر بائیں ہاتھ سے چھڑی کو پکڑ کر پرواز کروں گا۔ - - - - - - -

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

- - - - - - - اس تمام عرصہ کے لیے اپنے جسم کو تان کر رکھوں گا صرف کبھی کبھی اپنے جسم کو دائیں بائیں موڑ لوں گا۔ اس طرح میں اپنے تمام راستے

لی اچھی طرح تحقیق اور تصدیق کر سکتا ہوں۔ کبھی کبھی پانی کا ایک گھونٹ میری مدد کر دیتا ہے۔ اب پٹرول کی ٹینکی اور راستہ بدلنے کا وقت ہو چکا تھا۔ نیز جہاز کا روزنامچہ پُر کرنے کا وقت بھی۔ میں نے سوچا کہ مجھے ان تمام بہانوں کے علاوہ اور ذریعے بھی استعمال کرنے چاہئیں تاکہ نیند سے کامیاب جنگ لڑ سکوں۔

گھڑی چار بج کر باون منٹ بتا رہی تھی اور میں ۹ گھنٹوں کا پٹرول جلا چکا تھا، بالفاظ دیگر ۲۰۰۰ پاؤنڈ وزن کم ہو چکا تھا۔ جہاز اب مجھے بھی ہلکا محسوس ہو رہا تھا اور چھڑی ہاتھ کے معمولی سے دباؤ سے بھی کام کرنے لگی تھی۔ میں نے انجن کے سرعت پیما کو ۱۶۰۰ گردشیں فی منٹ پر قائم کیا۔ پٹرول اور ہوا کی ملاوٹ میں پٹرول کی کمی کر دی اور برف کے اوپر اپنے سائے کا تعاقب کرنا شروع کر دیا۔ برف کے بڑے بڑے تودے پچاس پچاس ساٹھ فٹ اونچے جہاز کے نیچے تیر رہے تھے۔ اگر میں چھڑی کو ایک انچ کے قریب اور موڑتا تو میرے جہاز کے پہیے ان تودوں کی چوٹیوں سے چھو جاتے۔

اس وقت اگر میرا جہاز بند ہو جاتا تو میں جہاز کو ہوا میں چھوڑ کر جہاز کا برقی نظام بند کر دیتا چھڑی کو پیچھے کھینچتا اور جہاز کو برف کی چٹانوں پر اُتار دیتا یہ میری بڑی خوش قسمتی ہوتی کیونکہ اس صورت میں بجائے پانی کے میرے منصوبے کا خاتمہ برف پر ہوتا۔ اور پھر کیا ہوتا؟ میں جہاز کے ڈھانچے اور اس کے کپڑے کو ایک پناہ گاہ بنانے کے لیے استعمال کرتا اور جہاز کے دیگر حصوں کو ایندھن کے طور پر صرف کر لیتا، ان سے آگ جلا کر اس بے پناہ سردی سے محفوظ رہنے کی کوشش کرتا۔ پھر ان برف کے تودوں پر چلتا رہتا اور راستے کے پانی کو اپنی ربڑ کی کشتی میں عبور کرتا۔ اسی حالت میں

ایک سو میل چلنے کے بعد میں ساحل نیو فاؤنڈ لینڈ تک پہنچ جاتا۔

تقریباً تین سیر پانی باقی تھا۔ میں نے صرف چند گھونٹ ہی پیا تھا۔ اس کے علاوہ میرے پاس روٹی کے پانچ چھ ٹوسٹ اور فوجی راشن کے ایک ایک پاؤنڈ کے پانچ ڈبے تھے۔ مجھے ان سب چیزوں کو ذرا احتیاط سے برتنا تھا، چونکہ ہر روز پیدل چلنے سے مجھے کمزور ہی ہونا تھا اگر کسی جگہ کھلا سمندر اور ساحل ہوا مل جاتی تو میں اپنی ربڑ کی کشتی پر اپنے جہاز کے کپڑے کا بادبان بنا کر استعمال کر سکتا تھا۔ اس میں خاموشی سے بیٹھ کر مجھے خوراک کی چنداں ضرورت نہ رہتی۔

میں نے اس پرواز کو مجسم سلامتی سمجھ کر شروع نہیں کیا تھا۔ میری پرواز کی اصل وجہ میری ہوابازی سے محبت تھی۔ ہوابازی حقیقتاً دنیا میں میری عزیز ترین متاع تھی۔ میں نے وسکانسن[1] یونیورسٹی کے سال دوم میں انجینیرنگ کا کورس صرف اس غرض سے چھوڑ دیا کہ ہوابازی سیکھوں۔ اس وقت میری عمر بیس سال تھی اور میں نے ہوائی جہاز کو ہاتھ تک نہیں لگایا تھا۔ ۹ اپریل ۱۹۲۲ء کو میں نے پہلی بار نبراسکا[2] میں لنکن کے ہوائی مستقر پر پرواز کی۔ آٹو جم[3] میرا ہوابازی کا استاد تھا۔

"بجلی کا بٹن دبا دیا" ہوا باز چلایا اور جہاز کے مستری نے اپنے جسم کو جھٹکا دیتے ہوئے جہاز کے پنکھے کو گھمایا۔

"قوت متحرکہ بڑھ گئی" ہوا باز چیخا۔

جہاز کا انجن زور سے کھنکارا اور پھر اس نے چلنا شروع کیا۔ میں ہوابازی

---

(1) Winsconsin University (2) Nebraska (3) Otto Jim

کی پیٹی باندھے اگلے ہوا باز کی جگہ پر بیٹھا ہوا تھا۔ اور ہوا بازی کے چشمے اور ٹوپی پہنے ہوئے تھا۔ میں نے پیچھے مڑ کر اپنے استاد کی طرف دیکھا۔ اُس کے چہرے پر خوشی کا نشان تک نہ تھا۔ ہوا بازی ایک نہایت سنجیدہ کام ہے!

تھوڑے ہی عرصہ میں جہاز کی گرج نے کانوں کو بہرہ کر دیا تھا۔ جہاز کے اگلے حصہ نے آگے جھکنا شروع کیا اور دُم نے بلند ہونا۔ پہیوں کا درمیانی دُھرا ہوائی خلاؤں کی وجہ سے اپنی جگہ بیچ رہا تھا۔ درختوں کے جھنڈ جلدی جلدی قریب ہوتے جا رہے تھے اور زمین پیچھے ہٹتی جا رہی تھی۔ نبراسکا کے بڑے بڑے کھیت چھوٹے چھوٹے خاکوں کی صورت میں دکھائی دے رہے تھے۔ تمام کائنات ڈانواں ڈول ہوتی نظر آ رہی تھی۔

میں انہی خیالات کے تعاقب میں تھا کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس پھر اپنے راستے سے ہٹ گیا۔ معلوم نہیں میں قطب نما کی سوئی کو اپنی جگہ پر کیوں نہیں رکھ سکتا تھا۔

اس موسم بہار میں ہوا بازی کی کارپوریشن کا میں اکیلا شاگرد تھا۔ اور ہر روز تقریباً آٹھ گھنٹے ہوا بازی سیکھتا۔ جب میں اکیلا پرواز کرنے کے قابل ہوا تو کارپوریشن کے صدر نے مجھے اکیلا جہاز اڑانے کی اجازت صرف اس شرط پر دی کہ اگر جہاز کو کوئی نقصان پہنچا تو اُس کی ذمہ داری میرے سر ہو گی۔ ان دنوں میری مالی حالت کوئی خاص اچھی نہ تھی۔ اس لیے میں نے ہوائی جہازوں کے کارخانے میں مختلف

کام کرنے شروع کر دیئے۔ اس طرح میں پندرہ ڈالر فی ہفتہ کما رہا تھا۔

چارلی ہارڈن[1] جو پیراشوٹ بنانے کا ماہر تھا، انہی دنوں لنکن آیا اور اُس نے اپنے بنائے ہوئے پیراشوٹ کا عملی مظاہرہ کیا۔ میں نے اسے جہاز سے چھلانگ لگاتے ہوئے دیکھا اور اسے اس بات پر راضی کر لیا کہ مجھے بھی چھلانگ لگانے کی اجازت دی جائے۔ میرا ارادہ تھا کہ میں ایک ساتھ دو چھلانگیں لگاؤں یعنی ہوا میں گرتے گرتے جب پہلا پیراشوٹ کھل جائے تو اس کی رسیوں کو کاٹ دوں اور فوراً دوسرا پیراشوٹ کھول لوں۔

"میں دیکھنا چاہتا تھا کہ اس طرح گرنے سے ہوا باز کیا محسوس کرتا ہے، میں جہاز سے چھلانگ لگانا ہی نہیں سیکھنا چاہتا، میں ایک پیراشوٹ بھی خریدنا چاہتا ہوں ذرا بتائیے اس کی قیمت کیا ہوگی" میں نے ہارڈن سے پوچھا۔ . .

کیا وہ سامنے کشتی ہے! نہیں، وہ تو برف کا کوئی تودہ ہے یا کسی بڑے سے تودہ کا سایہ ہے۔

ہوائی اڈے پر لوگ میرے گرنے کا انتظار کر رہے تھے۔ جہاز کا اگلا حصہ کبھی غوطے لگاتا اور کبھی اوپر اُٹھ جاتا میں نے اگلی سیٹ پر بیٹھے ہوئے اپنے اُستاد کو بے تابی سے دیکھا۔ آخر کار اس نے سر ہلا کر اجازت دے دی۔ پیراشوٹ کا تھیلہ جہاز کے دائیں پر کے اوپر پڑا ہوا تھا۔ مجھے وہاں چڑھ کر چھلانگنا تھا جہاز کے جھٹکوں سے تاریں میرے ہاتھوں میں دھنسی جا رہی تھیں۔ چاروں

---

(1) Charli . Harden

طرف فضا نے مجھے گھیر رکھا تھا اور میں . . . . . جہاز کے نیچے جھول رہا تھا۔
اب مجھے چھلانگ لگا ہی دینی چاہیے ، واپس جانا تو بڑا مشکل ہے ۔ جہاز پیچھے رہ گیا ۔ پیراشوٹ کا سفید کپڑا میرے اوپر لٹک رہا ہے ۔ اور میں ہوا میں چکر کاٹ رہا ہوں ، اب پیراشوٹ کی کمانیاں کس گئیں اور پیراشوٹ پوری طرح کھل گیا ۔ لیکن ابھی مجھے دوسری چھلانگ لگانی تھی ۔ میں نے اپنا چاقو نکالا اور لٹکتے ہوئے پیراشوٹ کی رسیاں کاٹ دیں ۔ پیراشوٹ آسمان کی طرف اڑ گیا اور میں نے تیزی سے گرنا شروع کیا . . . . .

اب میں نے دوسرے پیراشوٹ کے دستے کو پکڑ کر جھٹکا دیا اور چند ہی لمحوں میں یہ بھی ایک بڑے سے سفید پھول کی طرح کھل گیا ۔ یکایک گرد اٹھی اور میں پہلو کے بل گر پڑا ۔

میرے جسم کی معمولی سی حرکت بھی سپرٹ آف سینٹ لوئس کو آٹھ دس درجہ اپنے راستے سے ہٹا دیتی ہے ۔ مجھے ہر ممکن کوشش سے قطب نما کی سوئی کو مرکز میں رکھنا چاہیے ۔

اس چھلانگ نے میری زندگی تبدیل کر دی ۔ میں یکایک بہادری کے بلند ترین زینہ پر پہنچ گیا ۔ مجھے حفاظت کے ساتھ اپنا جہاز چلانے کے لیے ابھی کافی تجربہ کی ضرورت تھی ۔ یہ تجربہ حاصل کرنے کی غرض سے میں نے یہ طریقہ سوچا ان دنوں کچھ ہوا باز شہر بشہر ہوا بازی کے کرتب دکھاتے پھرتے تھے ۔ ان ہوا بازوں کو اپنے جہازوں کے لیے مستریوں اور نمائشی میلوں کے لیے جہاز سے چھلانگ لگانے والوں کی ضرورت تھی ۔ میں نے اس شرط پر کہ مجھے بھی ہوا بازی کا موقع

دیا جائے ان کاموں کے لیے اپنی خدمات پیش کر دیں

جہاز کے پروں پر بحالت پرواز چلنا، جہاز سے چھلانگ لگانا جہازوں کا پرواز میں تعاقب کرنا ہوائی ڈاک لے جانے والے جہاز چلانا۔ اور اب بحر اوقیانوس کو عبور کرنے کی پرواز . . . . میں نے آج تک ہوابازی کی کوئی محفوظ صنعت اختیار نہ کی تھی۔ میں نے اس چیز کا خیال بھی نہ کیا کہ پیرس پہنچنے کے لیے سمندری پرواز میں برف سے دوچار ہونے میں کتنے خطرات پوشیدہ ہیں۔

میں نے نیچے نگاہ دوڑائی۔ وہاں مجھے ایک برف کا میدان نظر آیا۔ یہ میدان میرے دائیں پر کے نیچے ایک زاویہ کی شکل میں پھیلا ہوا تھا۔ سمندر کی لہریں اٹھ رہی تھیں اور کچھ دور میقی لان[۱] اور سینٹ پی ائر[۲] کے جزائر تھے۔ ان جزائر کے اس پار نیو فاؤنڈ لینڈ کے سرخ اور سنگلاخ پہاڑ سمندر سے ابھر رہے تھے۔

میرا راستہ جزیرہ نمائے بورین[۳] کی تیس میل کی لمبائی میں سے ہوتا ہوا پتھریلے ساحل کے متوازی جاتا تھا۔ یہ ساحل بہت کٹا پھٹا تھا اور اس میں کئی خلیجیں اور راسیں واقع تھیں۔ نان گیسر اور کولی انہی پہاڑوں میں گر کر تباہ ہو گئے تھے۔ ان کو پیرس سے نیویارک تک کی پرواز میں غائب ہوئے آج بارہ دن گزر چکے تھے۔ اگر وہ شمالی امریکہ پہنچ چکے ہوتے تو ناممکن تھا کہ وہ بارہ دن تک اس بیابان جگہ میں زندہ رہ سکیں۔ ان کو ڈھونڈھنے کے لیے [illegible] جماعتیں بھیجی گئیں ان میں کسی نے بھی ان کا کھوج نہ نکالا۔ یہ تمام گروہ

---

(۱) Miqnelon (۲) St. Pierre (۳) Burin Peninsula

صحیح نشانات نہ ملنے کی وجہ سے ناکام لوٹ آئے۔ ہو سکتا ہے کہ مستقبل میں کوئی شکاری اپنے شکار کی تلاش میں بھٹکتا ان کے تباہ شدہ جہاز کی زنگ آلود تاروں اور سفید انسانی ہڈیوں کے پاس آ نکلے۔ لیکن اگر وہ سمندر میں گر کر تباہ ہوئے ہیں تو شاید جہاز کا کوئی ٹکڑا تیرتا ہوا کنارے پر پہنچ جائے۔

جوں جوں جزیرہ ہائے ایوالان کے قریب پہنچتا گیا میں جہاز کو بلند کرتا گیا۔ پہاڑوں کی ویران چوٹیاں شام کی سرخی اور خنکی میں چمک رہی تھیں بادلوں کی تہہ سونے کی طرح پگھل رہی تھی۔ ہوا کا ایک تھپیڑا مجھے پہاڑوں کی چوٹیوں پر سے آیا۔ ہوا کے نہایت تیز جھونکے میرے جہاز کے پچھلے حصہ اور پروں کو جھٹک رہے تھے۔ اقلیم شب کا عمل تمام بحر و بر پہ طاری ہوتا جا رہا تھا۔ یہ امریکہ میں میرے آج کے دن کی آخری گھڑی تھی۔ کچھ بھی ہو، یہ گھڑی زندگی سے بھرپور ہونی چاہیے۔ میں نے سوچا کہ اس وقت مجھے انجن کے فیل ہو جانے کے متعلق ہرگز نہ سوچنا چاہئے۔ چنانچہ میں نے نیو فاؤنڈ لینڈ کے آخری پہاڑوں پر پرواز جاری رکھی اور تمام خطرات سے بے پروا ہو کر ایک شہباز کی طرح پہاڑوں کی اونچی چٹانوں کے اوپر پرواز کرتا رہا۔

غروب آفتاب کی دھندلی روشنی میں پانی کا ایک ٹکڑا دائیں جانب پہاڑیوں کے درمیان انگشت نمائی کر رہا ہے۔ اس کے پیچھے مٹی کا ایک بڑا سا

---

(1) Avalon Peninsula

تو وہ خلیج کانسیپشن[1] کا ہے ۔ اب میں ۱۱۰۰ میل پرواز کر چکا ہوں اور موافق ہوا کی بدولت ۲ میل فی منٹ کے حساب سے اڑ رہا ہوں ۔

ایک پتھریلی چوٹی پر چکر کاٹنے کے بعد میں سینٹ جان[2] پہنچ گیا ۔ ایک تنگ سی بندرگاہ کے کنارے چوڑی چپٹی چھتوں کے کچھ مکانات اور دو کانیں جمائی ہوئی تھیں اور شہر چاروں طرف سے پہاڑیوں سے گھرا ہوا تھا ۔ تھوڑی دُور آگے بندرگاہ کا ایک ایسے تنگ شگاف کی شکل میں تھا جس کی دو رویہ چٹانیں ساحلی پہاڑیوں تک پھیلی ہوئی تھیں مچھلی کے شکار کی کشتیاں کچھ پانی اور کچھ ساحل پر لنگر انداز تھیں ۔

جونہی میں شہر میں گھسا اندھیرا بڑھ گیا ۔ میرے لیے یہ شہر براعظم امریکہ کے آخری جزیرہ کا آخری نقطہ تھا ۔ زمین کا اختتام ! . . . . دن کا اختتام . . . اس شہر کے اوپر چکر کاٹنا پٹرول ضائع کرنے کے مترادف تھا چنانچہ میں نے چھڑی کو آگے دھکیلا ، انجن کو تیز کیا ، ساحل سمندر پہ غوطہ لگایا اور اس شگاف میں سے باہر نکل گیا جو بحر اوقیانوس کا دروازہ ہے ۔ میں نے دیکھا کہ لوگوں نے گانا بجانا بند کر دیا اور اپنی نظریں اوپر جمالیں میں بندرگاہ میں لنگر انداز ہوئے جہازوں کے اُوپر سے گزرا ۔ ایک کشتی کے چپو چلتے چلتے تھم گئے ۔ پہاڑیاں میرے جہاز کے نیچے سے تیزی کے ساتھ نکل گئیں ۔ بڑی بڑی لہریں ساحل کے ساتھ ٹکرا ٹکرا کر جھاگ اچھال رہی تھیں ایک تباہ شدہ جہاز کا

---

(۱) Conception Bay (۲) St. John

چنانچہ ایک چٹان کے اوپر پڑا ہوا تھا۔ شمالی امریکہ اور اس کے جزائر بہت پیچھے رہ گئے تھے۔ آئرلینڈ کا ساحل دو ہزار میل دُور تھا اور بحرِ اوقیانوس کی بے کنار وسعت، گہرائی اور وحشت نے مجھے اپنے گھیرے میں لے لیا۔

سینٹ جان کے شہر پر سے گذرنے کے لیے میں نے راستے کو بدلا اس تبدیلی نے مجھے اپنے عظیم دائرے کے راستے سے نوّے میل دُور ہٹا لیا اب مجھے قطب نما کی مدد سے راستہ بناتے وقت اس لازمی جزو کو پیش نظر رکھنا تھا بادِ مخالف اور مقناطیسی سوئی کے فرق کے علاوہ نیو فاؤنڈ لینڈ میں زیادہ جنوبی سمت ہٹ جانے سے جہاز اپنے راستے سے ہٹ چکا تھا۔ مجھے اپنا راستہ معیّن کرتے وقت ان سب باتوں کا خیال رکھنا تھا۔

میں نے سمندر کے پانی کی طرف دیکھا رات کے وقت پانی پر ہوا کا ردِعمل نہیں دیکھا جا سکتا۔ بادِ مخالف کی وجہ سے جہاز کا اپنے راستے سے ہٹ جانے کے متعلق میرا آخری اندازہ یہ تھا کہ اس وقت میں جو اعداد و شمار بھی استعمال کروں گا۔ ان ہی پر مجھے تمام رات چلنا پڑیگا ہوا کی رفتار تقریباً تیس میل فی گھنٹہ تھی، ہوا مغرب سے مشرق کی سمت چل رہی تھی۔ اس لیے ہوا کے اثرات کو روکنے کے لیے مجھے قطب نما کی سوئی کو دس درجہ شمالی سمت آگے کرنا پڑا۔ اس کے علاوہ مزید ۵ درجہ مجھے اپنے راستے پر ڈال سکتے تھے۔ ہوا کی تیزی کی وجہ میں نقشے پھیلا کر پیمانے کی مدد سے راستہ معیّن نہیں کر سکتا تھا۔ میں نے اپنی آنکھوں کی مدد سے زاویے بنانا ہی بہتر سمجھا۔ جنوبی سمت کی بجائے شمالی سمت تھوڑی سی غلطی کر لینا بہتر تھا۔ چونکہ اس طرح زمین تک پہنچنے کے زیادہ امکانات تھے۔

میں نے اپنا راستہ قائم کرنے کے لیے قطب نما کی سوئی کو گھمایا۔ انجن کی رفتار کو سولہ سو گردشیں فی منٹ پر رکھا اور پٹرول اور ہوا کی ملاوٹ کو اس حد تک کم کر دیا کہ انجن میں تھوڑی سی ناہمواری پیدا ہو گئی۔ آج ہوا کس سمت سے چلے گی؟ دوپہر کے بعد اکثر اوقات یہ مغربی سمت سے چلتی رہی۔ کیا یہ اسی سمت چلے گی؟ کیا یہ قطب نما کو جھٹکے بھی دیتی رہے گی۔ اس بات کو معلوم کرنے کا میرے پاس کوئی ذریعہ نہیں،

ممکن ہے کہ پو پھٹنے کے وقت ہوا شاید کسی اور سمت چل رہی ہو، اگر ایسا ہوا تو میں یہ سمجھ لوں گا کہ نصف شب ہوا ایک سمت اور نصف شب دوسری سمت چلتی رہی ہے۔ اس کے بعد اگر میرے دماغ نے کام کیا تو میں حساب کر کے نیا راستہ دریافت کر لوں گا۔ اور اپنے صحیح راستہ پر آجاؤں گا۔ یہ حساب کوئی اتنا مشکل نہیں ہو گا۔ اس کے متعلق مجھے کوئی فکر نہیں کرنا چاہیے . . . . . اس لیے کہ میں تھکا ہوا ہوں اور صبح ابھی بہت دور ہے، پہلے تو مجھے نیند پر غالب آنا ہے۔ اور دوسرے قطب نما کو متوازن رکھنا ہے . . . . . "

باب ہفتم

(تھکاوٹ سے نڈھال ہو کر میں نے بات بات پر بھُولنا شروع کر دیا۔ طوفان سے بچنے کے لیے اپنے جہاز کو بلند سے بلند تر لے گیا۔ تب میں نے سردی محسوس کی اور خطرہ بھی میں نے جہاز پر روشنی ڈالی، دیکھا کہ پروں کی سطحیں چمک رہی ہیں۔ یا اللہ برفباری بھی شروع ہو گئی اور پیرس ابھی دو ہزار میل دُور ہے!)

مجھے محسوس ہوا کہ جیسے بہت کافی عرصہ گذر چکا ہے۔ میں نے گھڑی کی طرف دیکھا اور اس کے حساب سے صرف بیس منٹ ہی گذرے تھے۔ یقیناً یہ غلط وقت دکھا رہی ہے۔ میں جہاز کو دھند کے اُوپر سے جاتا ہوں۔ یہ دُھند نیو فاؤ لینڈ کے ساحل سے ہٹ کر برف کے تودوں پر سے اُٹھ رہی ہے اور آہستہ آہستہ ایک سفید چادر کی شکل اختیار کرتی جا رہی ہے۔ اس دُھند نے سمندر کو چھپا رکھا ہے اور مشرقی سمت ڈھلان کی شکل میں میرے جہاز کی رفتار کے ساتھ ساتھ اوپر

اُمڈ رہی ہے۔

دن کی روشنی تقریباً ختم ہو چکی ہے۔ میں پیچھے مڑ کر مغرب کی طرف دیکھتا ہوں روشنی کے صرف معمولی سے آثار باقی رہ گئے ہیں۔ فضا تمام تر دُھل چکی ہے۔ پرواز شروع کئے اب مجھے بارہ گھنٹے بیت چکے ہیں۔ نیویارک بارہ سو میل پیچھے رہ گیا ہے اور پیرس چوبیس سو میل آگے! چوبیس گھنٹوں کی مسلسل پرواز کے بعد میں وہاں پہنچ پاؤں گا... یعنی اگر میں جاگتا رہا...... اگر میں متعین کردہ راستے سے نہ ہٹا..... اگر جہاز میں کوئی خرابی نہ ہوئی..... تمام آلات صحیح اعداد و شمار ظاہر کر رہے ہیں۔ مجھے ایک گونہ تسلی ہو گئی۔ انجن کی آواز بھی نسبتاً زیادہ ہموار تھی میں نے پٹرول کی تیز بو سونگھنے کے لیے چند قطرے نکالے۔ اس طرح بھی نیند کافور ہو جایا کرتی ہے۔ اس وقت تک میں باہر کی دونوں ٹنکیوں کے سہارے سوا سوا گھنٹہ اور درمیانی ٹنکی کے سہارے تقریباً پندرہ منٹ اُڑ چکا ہوں میں نے فیصلہ کیا کہ رات کے وقت انجن کے اوپر والی اور سامنے کی ٹنکیوں کو استعمال کروں گا اور پروں والی ٹنکیاں ابھی محفوظ کر چھوڑوں گا۔ اگر پٹرول پمپ میں کچھ بھی نقص پیدا ہو گیا تو میں کشش ثقل کی مدد سے پروں والی ٹنکیوں کے پٹرول کو استعمال کروں گا۔

دُھند میرے جہاز کے گرد گھری ہوئی جا رہی تھی اور ستاروں کی مدھم روشنی اور بھی ماند کر رہی تھی آٹھ سو فٹ کی بلندی پر بھی دُھند ہی دُھند تھی اور میں پانچ ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرنے کے باوجود بھی دُھند میں گھرا ہوا تھا۔ بادلوں کی تہہ بمشکل میرے پہیوں سے .. ا فٹ نیچے تھی اور پھر بھی بلند ہوتی جا رہی

تھی۔ میں نے سوچا کہ اگر میں تیزی کے ساتھ اس تہہ سے بلند نہ ہو سکا تو مجھے تمام رات اپنے راستے کی صحت کے لیے قطب نما پر بھروسا کرنا پڑے گا۔

اب اندھیرا بڑھ چکا تھا۔ گھڑی ابھی تک نیویارک کے وقت کے مطابق چل رہی تھی اور شام کے آٹھ بج کر پینتیس منٹ بتا رہی تھی۔ تمام آلات کے روشن چہرے سردی سے ٹھٹھری ہوئی آنکھوں کی طرح مجھے گھور رہے تھے یہ بالکل بھوت معلوم ہو رہے تھے۔ اور ان روشنی چہروں کے خدوخال چھوٹے چھوٹے ہندسے اور ننھے ننھے نقطے اتنے سرد اور بے مہر تھے۔ اور پھر سچ بات تو یہ ہے کہ اس وقت میں قطب نما کی مدد سے اڑنا ہی نہیں چاہتا تھا۔ یہ ممکن تھا کہ ان بادلوں میں جو میرے سر پہ سایہ فگن تھے برف باری کا سامان پوشیدہ ہو مگر ایک بات میرے حق میں بھی تھی۔ وہ تھی موافق ہوا۔ اس کی وجہ سے میں اور بلند بھی ہو سکتا تھا۔ چنانچہ میں نے انجن کی گردشوں کو ۱۶۵۰ فی منٹ پہ قائم کر دیا جہاز کے اگلے حصہ کو اوپر اٹھایا اور توازن رکھنے والے آلہ کو ٹھیک کر دیا میرا خیال تھا کہ اگر اس وقت پٹرول زیادہ بھی خرچ ہو گیا تو میں کل صبح جہاز کو کم بلندی پہ اڑا کر اس کا ازالہ کر لوں گا۔

موسم کے متعلق آخری اطلاع میں یہ فقرہ نمایاں تھا۔ بحر اوقیانوس کے شمال میں ایک بڑے علاقے پر ہوا کا دباؤ بہت بڑھ رہا ہے۔ اگر یہ پیشگوئی ٹھیک ہو تو یہ طوفان معمولی ہونا چاہیے۔ لیکن آخر یہ سفید کہر اتنا بلند ہونے کے باوجود دھند کیسے کہلا سکتی ہے؟ میں نے اپنے سر کو پیچھے جھکا کر دھند میں سے ٹمٹماتے ہوئے ستاروں کی طرف دیکھنے لگا۔ یہ سر پہ بادل نہیں تھا،

دھند ہی تھی گھمگھیر دھند۔ البتہ دھند اور بادل تیزی سے اوپر اٹھ رہے تھے کبھی کبھی ہاں قطب نما کے حروف بھی پڑھ لیتا۔ ستارے برابر ٹمٹما رہے تھے ہو سکتا ہے کہ کسی وقت یہ مدھم پڑ جائیں اور اپنی سطح سے کئی ہزار فٹ نیچے مجھے اکیلا چھوڑ دیں۔

اگر میں نے قطب نما کی مدد سے جہاز اڑانا شروع کیا تو شاید مجھے تمام رات اسی طرح سفر کرنا پڑے . . . . . شاید مجھے تختہ آلات کی دیکھ بھال کرتے اور مختلف آلات کی سوئیاں اپنی اپنی جگہ پر واپس لانے ہی " رہنا پڑے ۔ یہ جہاز فلکیات کی مدد سے پرواز کرنے کے لیے موزوں نہیں تھا۔ اس کی رفتار زیادہ تھی اور یہ بہت طویل عرصہ تک مسلسل پرواز کر سکتا تھا۔ تاہم اس وقت زیادہ بلندی پہ پرواز کی وجہ سے جہاز کا توازن رکھنا بہت مشکل ہو رہا تھا۔ اگر میں کسی آلہ کو بھی ڈھیلا چھوڑ دیتا تو جہاز فوراً اپنے اصلی راستے سے ہٹ جاتا۔

سب سے مشکل سوال جاگتے رہنے کا تھا۔ میرے سامنے اکتا دینے والی طویل گھڑیاں تھیں جن میں مجھے آلات پر نظریں جمائے بیٹھے رہنا تھا۔ یہ آلات جہاز میں نصب ہونے کے باوجود جھول رہے تھے اور ان کی سوئیاں ہوا کے تھپیڑوں کے رحم وکرم پر تھیں۔ اس طرح کی پرواز کا کامیاب ہونا مجھے ایک خواب معلوم ہوا یہ خواب ایک بھیانک شکل اختیار کر سکتی تھی مجھے احساس تھا کہ مجھے جہاز کو ایک خاص بلندی پہ اڑانے کے لیے اپنی پوری کوشش صرف کرنی ہوگی۔ اور تباہی سے بچنے کے لیے مجھے اپنے نیند سے تھکے ہوئے جسم اور منوں بوجھل بازو پھڑپھڑانے پڑیں گے۔

کل صبح میں گارڈن سٹی ہوٹل میں نہایت تازہ دم ہو کر اٹھا لیکن اس کے بعد تمام دن مصروف رہا اور کل رات بالکل نہ سو سکا۔ اس وقت ۔ ۔ ۔ ۔ آٹھ بج چکے ہیں میں نے انجن کی گردش کو ۸۰۰ فی منٹ کی رفتار پر چلانا شروع کیا۔ میرے لیے تیز رفتار بہت لازمی تھی۔ میں نے یہی مناسب سمجھا کہ تیز پرواز کرکے ، ایک جھپاکے میں دھند کے اوپر چلا جاؤں۔

میرا سر نشست گاہ کی چھت سے لگ رہا تھا مجھے اس سے پہلے کبھی محسوس نہ ہوا تھا کہ میرے بیٹھنے والی جگہ کے تنگ ہونے کی کوئی وجہ تھی۔ میرا قد بھی تو لمبا نہیں ہوا تھا۔ ٹھیک ۔ ۔ ۔ اب معلوم ہوا کہ ہوا سے بھرے ہوئے گدے نے کم دباؤ والے علاقے میں گذرتے وقت پھیلنا شروع کر دیا تھا۔ اب گدا پھولا تو میں اوپر کی طرف اٹھ گیا اور میرا سر نشست گاہ کی چھت سے لگنے لگا۔ مجھے اس بات کے سمجھنے سے ایسی تسلی ہوئی کہ میرا سر درد ہی دور ہو گیا!

اب روزنامچہ بھرنے کا وقت پھر آگیا۔ اس وقت شام کے آٹھ بج کر باون منٹ ہوئے تھے۔ مختلف اعداد و شمار کچھ اس طرح کے تھے۔ ہوا کی رفتار ۔ ۔ ۔ نامعلوم جہاز کی رفتار ۔ ۔ ۸۰ میل فی گھنٹہ سطح سمندر سے بلندی ۹۳۰۰ فٹ۔ میں نے اپنے روزنامچہ کو ایک طرف رکھا اور بتی کو بجھا دیا۔ ستاروں کی روشنی بڑھ گئی تھی اور ان کی تعداد بھی زیادہ ہو گئی تھی لیکن بادل بھی کافی اونچے ہو چکے تھے اور اس وقت ان کی چوٹی اگرچہ پہلے کی طرح ساکن و صامت تھی مگر جہاز کے پہیوں کے بہت قریب بھی ہو چکی تھی۔ اب مجھے یقین ہو گیا کہ طوفانی علاقہ بہت قریب آرہا ہے۔ میں نے آہستہ آہستہ اور بلند ہونا شروع کیا۔

میرے دل میں کچھ اس طرح کے سوالات پیدا ہو رہے تھے۔ آنے والا طوفان کس قسم کا ہے؟ اس کی بلندی کیا ہوگی؟ وہ کتنا تند ہوگا؟ کیا میرا بوجھل جہاز اس کے اوپر پرواز کر سکے گا؟ پندرہ ہزار فٹ کی بلندی کے اوپر ہوا اتنی ہلکی ہوگی کہ انجن کی طاقت زائل ہونی شروع ہو جائے گی اور آکسیجن کی کمی مجھے خود گھبرا دے گی دماغ پریشان ہونا شروع ہو جائے گا۔۔۔ اگر بادل پندرہ ہزار فٹ سے بھی اوپر نکل گئے تو میں جہاز کو نیچے لے آؤں گا۔ جہاز کو متوازن رکھنے والے آلے کو درست کروں گا اور طوفان کے اندر گھس جاؤں گا۔

دھند کم ہو گئی ہے۔ اندر میں پہاڑ نما بادلوں میں گھسا ہوا ہوں۔ چاروں طرف بڑے بڑے سایہ دار بادل جہاز کو متزلزل کر رہے ہیں۔ بادل بڑے بڑے ستونوں کی طرح ہزار ہا فٹ اونچے اٹھے ہوئے ہیں۔ میں نے اتنے بلند بادل پہلے کبھی نہیں دیکھے تھے۔ لیکن مجھے ان کا پوری طرح مقابلہ کرنا ہے۔ اگر میں بادلوں کے نیچے چلا جاؤں تو ایک غیر معیّن عرصے کے لیے صرف قطب نما کی مدد سے ہی پرواز کرنی پڑے گی۔ ان حالات کے پیش نظر تو میرے لیے ضروری تھا کہ میں اصل راستے پر قائم رہتا اور طوفان میں ہی پرواز جاری رکھتا۔ میرا خیال تھا کہ طوفان کی تندی شاید میرے خوابیدہ حواس کو بیدار کر دے۔

اب میں بہت بلندی پر پرواز کر رہا ہوں۔ یہاں بہت سردی ہے۔ میں نے اپنے ہوا بازی کے سوٹ کو چھاتی کے گرد لپیٹ لیا۔ میری اونی ٹوپی بھی میرے سر کو سردی سے محفوظ نہ رکھ سکی۔ تاہم میں نے ابھی تک ہوا بازی کے بوٹ پہننے کی حاجت محسوس نہ کی۔ میرا خیال تھا کہ بوٹوں کے متعلق ابھی کچھ نہیں کرنا چاہیے

کیونکہ ہوسکتا ہے کہ جسم گرم ہو جانے سے نیند کا غلبہ طاری ہونا شروع ہو جائے
بادل کے ایک بڑے ٹکڑے نے جو میرے اوپر ایک بڑی چھتری کی طرح چھایا
ہوا تھا ستاروں کو اوجھل کر دیا۔ میں نے اپنی حفاظتی پیٹی کو کس لیا۔ جہاز کو کم بلندی پر
لے آیا اور جہاز کا توازن برقرار رکھنے والے آلے کو درست کیا۔ جہاز بادل میں داخل
ہوتے ہی کانپ گیا۔ ہوا کی تندی بڑھ گئی اور جہاز کو ادھر اُدھر جھلانے لگی۔ ایسا
معلوم ہوتا تھا جیسے جنات نے جہاز کو دبوچ لیا ہے اور ادھر اُدھر سے پکڑ کر اسے
اپنی اپنی طرف کھینچ رہے ہیں۔ انجن کی خارجی نالی سے دھواں نکل رہا تھا اور شعلے
بھی اور آلات بجلی کی روشنی میں چمک رہے تھے۔ باقی سب طرف تاریکی ہی تاریکی
تھی۔ اب بادلوں میں گھرے ہوتے مجھے صرف آلات کی مدد سے پرواز کرنا تھا
اور میرا مرکز نظر ہی تختۂ آلات تھا۔ جہاز کا رخ بدلنے کے آلات، رفتار پیما
رفعت پیما، انجن کا گردش پیما، سیر قطب نما، دیگر آلات کے چمکدار خطوط اور نقاط
ان سب چیزوں کو مجھے اپنی اپنی جگہ پر رکھنا تھا۔ اگر ان آلات میں سے ایک میں
بھی کوئی خرابی واقع ہوتی تو باقی سب آلات بھی غلط چلنے شروع ہو جاتے۔ ان غلطیوں
کو جلدی جلدی درست کرنا ضروری بلکہ بہت ضروری تھا۔

سردی بہت بڑھ چکی تھی۔ رفعت پیما دس ہزار پانچ سو فٹ بلندی ظاہر کر رہا
تھا۔ میں نے بادلوں میں پرواز کرتے ہوئے محسوس کیا کہ رطوبت بڑھتی جا رہی ہے
میں حیران تھا کہ میں اس خطرے کو کیسے بھول گیا۔ میں نے چمڑے کا دستانہ اُتارا

(1) Artificial horizon and bank indicator

(2) Exhaust

اور جہاز کی کھڑکی میں سے اپنا ہاتھ باہر نکالا - ایسا محسوس ہوا جیسے کسی نے میرے ننگے ہاتھ پر سوئیاں چبھو دی ہیں - میں نے اپنے جہاز کے بازوؤں کی کمانیوں پر روشنی ڈالی، کیا دیکھتا ہوں کہ ان پر برف چمک رہی ہے - اس اندھیرے میں جہاں تک بھی روشنی پہنچ سکی، برف کے دھاگوں کی بنی ہوئی افقی لکیریں پھیلی ہوئی نظر آئیں - اب مجھے خطرہ ہوا کہ انجن میں ہوا کھینچنے والی نالیاں کہیں برف سے بند نہ ہو جائیں۔

چنانچہ یہ بات اشد ضروری تھی کہ میں جلد از جلد اس برفباری کے کرہ سے نکل کر کھلی ہوا میں پہنچ جاؤں میرے جسم کے تمام حواس مجھے متنبّہ کر رہے تھے کہ میں جہاز کو نیچے لے جاؤں اور طوفان کی زد سے نکل جاؤں۔

میں نے پتوار کو اپنے پاؤں سے جھٹکا دیا۔ اب مزید وقت ضائع نہیں کیا جا سکتا تھا۔ جہاز کے رُخ بدلنے والے آلے پر پہلے ہی برف جم رہی تھی - میں نے جہاز کو نیچے لے جانا شروع کیا۔ لیکن طوفان سے بچ نکلنا ذرا مشکل تھا - مجھے یہ خطرہ ہوا کہ اگر میں نے جہاز کو تیزی سے موڑا تو یہ بے قابو ہو جائیگا۔

اگر اس حالت میں جہاز کے رُخ بدلنے والے آلے پر برف جم جاتی تو جہاز یقیناً بے قابو ہو جاتا - اس صورت میں اشد ضروری تھا کہ جہاز کو جلدی موڑ دینا چاہیے - لیکن . . . . لیکن ویکن کچھ نہیں، اس وقت اس سے بہتر کوئی تجویز نہیں اور دیر کرنا گویا زندگی سے کھیلنا ہے ۔

میں جہاز کے رُخ بدلنے والے آلے کو نہایت احتیاط سے دباتا رہا یہاں

تک کہ جہاز کے رُخ میں تبدیلی ظاہر کرنے والی سوئی چوتھائی انچ بائیں طرف کو پھر گئی۔ اسی طرح میں نے چھڑی کو کھینچا تاکہ جہاز کا رُخ آسانی سے بدلا جا سکے۔ جہاز کی رفتار دس میل فی گھنٹہ کم ہو گئی اور رفعت پیما نے ایک سو فٹ بلندی ظاہر کی۔

"رُخ جلدی بدلو۔ جہاز کی رفتار گر رہی ہے۔ یہ غالباً برف باری کا نتیجہ ہے۔"

"نہیں یہ برف کی وجہ سے نہیں۔ غالباً جہاز کے رُخ بدلنے کی وجہ سے جہاز کی رفتار کم ہو گئی ہے"

"لیکن رفعت پیما بھی کم بلندی ظاہر کر رہا ہے۔ یقیناً یہ برف کی وجہ سے ہے۔"

میں نے انجن کی رفتار گردش میں پچاس گردشوں کا اضافہ کر دیا۔ میں نے خیال کیا کہ طوفان کے نیچے بادل کی تہ بھی برف سے بھر چکی ہو گی۔ اگر میں اس میں ڈوب گیا تو شاید ستاروں کو دوبارہ نہ دیکھ سکوں گا۔ رفعت پیما کی سوئی گرتی رہی۔۔۔ دو سو فٹ۔۔۔ تین سو فٹ۔۔۔ میں نے انجن کی رفتار کو اور تیز کیا۔ مجھے بادلوں کی تہ کے اوپر ہی ٹھہرنا چاہیے۔ رُخ بدلنے والے آلے کے عمل سے ظاہر ہوا کہ جہاز پھسل رہا ہے۔ میں نے جہاز بدلنے میں آہستگی سے کام لیا۔ جہاز کی رفتار بڑھ کر ۱۰۰ میل فی گھنٹہ ہو گئی۔ بنک انڈیکیٹر[1] کو دیکھنے

---

(1) Bank Indicator (توازن ظاہر کرنے والا آلہ)

ظاہر ہوا کہ جہاز کا اگلا حصّہ نیچے کو جھکا ہوا ہے۔ اس لیے میں نے چھڑی کو پیچھے کھینچا۔ میں نے سوچا کہ اب تو میں نے ایک چکّر مکمل کر لیا ہو گا۔ اس لیے پتوار کے آلہ کی سوئی کو عین وسط میں سے آیا اور جہاز کو متوازن کر کے اڑانا شروع کیا قطب نما پر روشنی ڈالنے سے ظاہر ہوا کہ ابھی چکّر مکمل کرنے کے لیے ۲۰ درجے اور گھومنا پڑے گا۔ قطب نما کے بار بار ہلنے سے صحیح ہندسے پڑھے نہ جاتے تھے

میں نے جہاز کے پر کے اوپر دوبارہ روشنی ڈالی۔ برف کی تہہ موٹی ہو چکی تھی اور قطب نما کی سوئی اُلٹی گھوم رہی تھی۔ بعض اوقات قطب نما کی سوئی اِدھر اُدھر پھلانگ جاتی۔ میں نے جہاز کو متوازن کیا اور اسے اپنے راستے پر ڈالا۔ میرا خیال تھا کہ میں طوفان میں سے اسی طرح نکل جاؤں گا جس طرح اس میں داخل ہوا تھا اب اگر چند منٹ اور قطب نما کی سوئی پر برف کا اثر نہ ہوا۔ . . میں نے ایک بار پھر کھڑکی سے اپنا ہاتھ باہر نکالا اور محسوس کیا کہ برف بدستور پڑ رہی ہے۔

میں نے کوشش کی کہ قطب نما کی سوئی ایک جگہ پر قائم رہے یعنی میں ایک ہی سمت پر اڑتا رہوں لیکن ہوا کی تندی اس قدر شدید تھی کہ میرے پتوار میرے قابو میں نہیں تھے۔ معلوم ہوتا تھا کہ وہ کام ہی نہیں کر رہے۔ ہر چیز کا انحصار فقط اس بات پر تھا کہ جب تک میں طوفان سے نکل نہ جاؤں پتوار کام کرتے رہیں، شاید چند لمحات اور . . . . . .

میں نے کھڑکی سے جھانک کر دیکھا۔ یہ تو ستارے دکھائی دینے لگے! کیا یہ وہی ستارے ہیں! کیا یہ وہی آسمان ہے! اب یہ ستارے کتنے چمکدار تھے اور یہ آسمان کتنا صاف! کیا میں برفانی طوفانوں سے محفوظ ہو چکا تھا؟ میں نے

جہاز کے پر کے اُوپر پھر روشنی ڈالی۔ برف کی تہہ اب بھی اس پر موجود تھی، اس کا مطلب یہ تھا کہ بادلوں کے نچلے حصّوں اور سطحوں پر بھی برف جم چکی ہے۔ رفتار پیما کی سوئی میں پانچ میل کا فرق ابھی سے ظاہر ہو چکا ہے۔

غالباً ہوا کی داخلی نالی پر برف جم جانے کی وجہ سے رفتار پیما کی سُوئی ٹھیک کام نہیں کر رہی! یہ بھی ہو سکتا ہے کہ جمنے والی برف کے بوجھ کی وجہ سے جہاز کی رفتار میں ۵ میل کا فرق آچکا ہو۔ میرے خیال میں چند منٹ بادلوں کے اندر رہنے کی یہ بہت بڑی سزا تھی!

میں نے جہاز کا رُخ جنوب کی سمت کر دیا۔ اور بادل کے بڑے سے دَل کے گرد چکّر کاٹا۔ اب مجھے اِن طوفانوں کے گرد چکّر کاٹ کر راستہ طے کرنا تھا۔ لیکن کیا مجھے اس میں کامیابی ہوگی! ابھی تو بادلوں کے بہت سے دَل سامنے پرا باندھے کھڑے تھے اور رستا تے! . . . . . صرف چند! اور باقی کے! کیا بادل پھر اُمنڈ آئے؟ اور کیا یہ سب سمٹ کر پھر کسی طوفان کی شکل اختیار کر لیں گے؟ الہیٰ توبہ! تو کیا ان سلسلہ ہائے کوہ نما بادلوں میں درّوں کی تلاش میں سرگرداں رہوں گا، تاکہ برف کی دیواروں میں سے جہاز پھِسلتا ہوا نکل جائے۔

میں نے سوچا کہ کیوں نہ اس طوفانی علاقے کے گرد چکّر کاٹتے ہوئے ایک دوسرا راستہ اختیار کر لوں؟ بحری جہازوں کے راستے تین سو میل جنوب کی سمت تھے۔ روز ویلٹ کے ہوائی مستقر سے پرواز شروع کرتے وقت ان راستوں پر موسمی حالات اچھے بتائے گئے تھے لیکن یہ اطلاعات اب پُرانی ہو چکی تھیں

میں ہر سمت نظر دوڑائی۔ لیکن جہاز چاروں طرف سے بادلوں سے گھرا ہوا تھا مجھے پانچ چھ ہزار فٹ اور بلند ہو جانا چاہیے۔ شاید اوپر والے درے زیادہ چوڑے ہوں اور اگر ایسا نہ ہوا تو مجبوراً مجھے دھندلی وادیوں نیو فاؤنڈلینڈ کے برفانی میدانوں اور نوا اسکوشیا کی نمیوں اور دلدلوں پر سے پرواز کرتے ہوئے واپس لوٹنا پڑیگا۔ اور جزیرہ لانگ کے کیچڑ والے اڈے سے ایک بار پھر اپنی پرواز کی ابتدا کرنی پڑے گی۔ اس صورت میں اگر میں واپس پہنچنے میں کامیاب ہو جاؤں تو تقریباً تین گھنٹوں کی مسلسل پرواز مکمل کر لوں گا۔ لیکن اگر اتنا ہی عرصہ میں اپنی پرواز کو مشرقی سمت جاری رکھ سکوں تو میں آئرلینڈ پہنچ سکتا ہوں۔

بادل بڑھتے گئے۔ ان کی تہیں موٹی ہوتی گئیں۔ میں ان کی درمیانی خلاؤں میں سے ہوتا ہوا طوفان کے بھنوروں کے گرد چکر کاٹتے ہوا جنوبی سمت بحری جہازوں کے راستے کی جانب پرواز کرتا رہا۔ میرا خیال تھا کہ ان راستوں پر موسم اچھا ہوگا۔ اس وقت رات کے نو بج کر باون منٹ ہوئے تھے، اور مجھے پرواز کئے چودہ گھنٹے بیت چکے تھے۔

میں نے روزنامچے میں اندراجات نقل کئے اور جہاز کے بازوؤں پر روشنی ڈالی۔ برف کی تہ آہستہ آہستہ غائب ہو رہی تھی اور دھند کا دباؤ بھی کم تھا بادل چھٹ رہے تھے اور ان مصنوعی وادیوں میں اب کچھ دیر سیدھا راستہ اختیار کر سکتا تھا کئی میل دور سامنے کی سمت بادل اکٹھے ہو رہے تھے۔ چنانچہ میں نے جہاز تھوڑا سا اور جنوبی طرف موڑ لیا اور آرام کے ساتھ اپنی جگہ پر بیٹھ گیا۔ سوچا کہ اب میں دیر تک کیلئے مطمئن ہو سکتا ہوں اگرچہ سو نہیں سکتا

قطب نما کی سوئی اصلی نشان سے نصف فاصلے پر ہٹ گئی۔ میں نے جہاز کا رُخ بدل کر اسے اپنی اصلی راستے پر ڈال دیا تقطب نما کی سوئی نے آہستہ آہستہ حرکت شروع کی اور مرکزی لکیر سے گذر کر دوسری سمت ہٹ گئی۔ میں نے دائیں پتوار کو زور سے دبایا۔ جہاز مڑا اور قطب نما کی سوئی نے پھر اوپر اُٹھنا شروع کیا۔ مجھے خیال ہوا کہ شاید قطب نما میں کوئی نقص واقع ہو گیا ہے۔ دیکھا کہ واقعی قطب نما بھی بھول رہا ہے۔

میں مقناطیسی قطب نما کی سوئی کو وسط میں لے آیا اور جہاز کے رُخ کو ایک تارے کی سمت رکھا تاکہ دونو قطب نما اپنی اپنی جگہ سکون میں آجائیں۔ تاہم ارضی قطب نما کی سوئی اب بھی اوپر کی طرف مائل تھی اور پانی کا قطب نما برابر جھول رہا تھا۔

ارضی قطب نما میں ضرور کچھ خرابی واقع ہو گئی ہوگی۔ میں نے اسے ابھی زیادہ استعمال نہیں کیا تھا یہ ایک نیا آلہ تھا اور ابھی ابھی تجرباتی دَور سے نکلا تھا۔ لیکن آبی قطب نما! اس پر تو میری تمام پرواز کا دارو مدار تھا۔ آج تک میں ان دونو قطب نماؤں کے بیک وقت استعمال کے متعلق کسی سے نہیں سُنا تھا۔

ہو سکتا ہے کہ جہاز نے اپنا رُخ بدل لیا ہو۔ چونکہ میں کچھ دیر نیند میں غلطاں رہا تھا لیکن رُخ بدلنے والے آلے کی سوئی بالکل وسط میں تھی۔ اور

---

(1) Liquid Compass

ستارے بھی دہیں کے وہیں تھے۔ اس سے تو یہ ثابت ہوتا تھا کہ جہاز صحیح سمت پر پرواز کر رہا ہے۔ آبی قطب نما کی سوئی ۶۰ درجہ کا زاویہ بناتے ہوئے جھول رہی تھی...... ۹۰ درجے...... کیا میں کسی مقناطیسی طوفان میں داخل ہو رہا ہوں؟ اکثر ہوا باز ان حالات میں اپنے آپ کو لعن طعن کرتے ہیں، ان کا کہنا ہے کہ لوگ راستہ بھول کر مختلف بہانے تراش لیتے ہیں کیا مقناطیسی طوفانوں⁽¹⁾ کی واقعی کوئی حقیقت ہے۔

ارضی قطب نما بالکل بیکار ہو چکا تھا۔ اس کی سوئی مختلف نشانات پر بلاوجہ تھرک رہی تھی۔ اس کے برعکس آبی قطب نما کبھی کبھی رک ضرور جاتا تھا لیکن اس کے پرسکون وقفے راستہ بتانے میں میری بہت مدد کر رہے تھے۔ صرف خدا ہی جانتا ہے کہ میں براعظم یورپ کے ساحل پر کس مقام پر پہنچوں گا!

اگر آبی قطب نما بھی خراب ہو گیا اور بلند بادلوں نے ستاروں کی مدد سے مشرقی سمت کی پرواز کو مشکل بنا دیا تو میں شاید فضا میں ہی چکر کاٹتا رہوں۔ اس صورت میں میرا آئرلینڈ پہنچنا ناممکن ہو جائے گا۔ اور شاید میں کسی ساحل تک بھی نہ پہنچ سکوں۔

ابتدائی پرواز سے قبل میں رات بھر نہیں سویا تھا آج رات میرا سونا ناممکن سا معلوم ہوتا ہے۔ سونا اور جاگنا...... ان میں سے مجھے

---

(1) Magnetic Storms

کس حالت میں تسلی ہو سکتی ہے؟ سامنے ایک تودہ اپنے جبڑے کھولے کھڑا ہے۔ . . . . یہ بادل ہے یا خونخوار بھیڑیا؟ . . . . کھڑکی سے باہر یہ کیا چیز ہے؟ میں نے اچھی طرح دیکھنے کے لیے ہوابازی کے چشمے اتارے ایسا معلوم ہوا کہ میں عہد طفلی میں اپنے چھوٹے سے پلنگ میں لیٹا ہوا چادر میں سے منہ نکالے باہر دیکھ رہا ہوں۔ لیکن منی سوٹا میں بھیڑیئے کھڑکیوں پر تو نہیں لپکتے؟ اور پھر یہ فضا میں کیا چیز حرکت کر رہی ہے؟ یہ سفیدی کیسی ہے؟؟

یہ چاند کی روشنی تو نہیں؟ اب میں شمالی اوقیانوس کے اوپر پرواز کر رہا تھا شمال مشرقی جانب کوئی چیز نظر نہ آتی تھی۔ تاہم یہ چاند تھا . . . . لیکن یہ اتنی جلدی کیسے نکل آیا اور اتنا شمالی سمت کیسے چلا گیا؟ میرا خیال تھا کہ یہ تو میرے جہاز کے دوسرے پہلو نمودار ہوگا، کیا میں سیدھا افریقہ کی سمت پرواز کر رہا ہوں؟ میں نے جہاز کا رخ ستاروں کے ایک جھرمٹ پر قائم کیا اور اپنی نظریں آبی قطب نما پر جما دیں۔

اگر قطب نما پرسکون حالتوں میں صحیح ہے تو یقیناً میں صحیح راستے پر جا رہا ہوں، شاید میرا راستہ ۱۰ درجہ جنوب کی سمت رہ گیا ہو۔ لیکن چاند کی موجودہ حالت اس بات کے خلاف فیصلہ دے رہی ہے ہو سکتا ہے کہ دو نو قطب نما غلط ہو چکے ہوں۔ ہو سکتا ہے کہ قطب نما کے سکون میں آجانے کی وجہ

قطب شمالی کی سمت ظاہر کرنے والے مقناطیسی ہوں۔ ہو سکتا ہے کہ ان کا باعث کوئی معمولی سا ارتعاش ہو۔ لیکن قطبی ستارہ میرے سر کے بائیں طرف ہے۔ اور اُسے ہونا بھی اسی جگہ چاہیے۔

میں نے اپنے پہلو میں پڑے ہوئے بڑے نقشے کو دیکھا۔ میں اپنے عظیم دائرے کے راستے سے بہت زیادہ مشرقی سمت ہٹ، چکا تھا۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ میں تمام دن اور تمام رات جہاز کے رُخ کو ایا۲ درجہ بدلتا رہا تھا نیویارک سے پرواز کا آغاز کرتے وقت جہاز کا رخ شمال مشرقی سمت رکھا تھا۔ اور جب آسمان صاف ہوا تو سورج میرے دائیں پہلو چمک رہا تھا۔ پیرس کے قریب پہنچ کر میں مشرقی سمت پرواز کروں گا اور اجرام فلکی میرے بائیں ہاتھ کی طرف نمودار ہوں گے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ یہ مئی کے مہینے کا آخری ہفتہ ہے۔ غالباً چاند میرے عظیم دائرے کے راستے پر ہوگا۔

گھڑی دس بج کر باون منٹ بتا رہی تھی۔ اب میں تقریباً دو گھنٹے گھپ اندھیرے میں رہ چکا تھا۔ اور بادل اپنے تمام پوشیدہ اسرار ظاہر کر رہے تھے چاند کی روشنی کی وجہ سے بادلوں کے آتش فشاں پہاڑ، برج اور گہرے غار نظر آتے جا رہے تھے۔ اور میں ان کے گرد بل کھاتا ہوا مشرقی سمت عظیم خلا میں تنہا پرواز کر رہا تھا۔

چاند دور شمال میں تھوڑی سی بلندی پر قائم تھا۔ جہاز پھر اپنے راستے سے ہٹ چکا ہے۔ اگر قطب نما پر سکوں رہ سکیں تو میں اپنی گردن کو جھکانے کی بجائے ستاروں کو دیکھ کر اپنا راستہ متعین کر سکتا ہوں اور تھوڑی دیر آرام پذیر بھی

ہو سکتا ہوں۔ نیز آرام ہی کی مجھے اس وقت ضرورت ہے۔ اور پھر صحیح راستے کی حقیقت کیا رہ گئی؟ قطب نماؤں کے ہچکولوں سے راستہ تو پہلے ہی غلط ہو چکا۔ اب تو صرف جہاز کا رُخ مشرق کی سمت ہونا چاہیے اور بس! ان حالات میں غنیمت ہے جب آرام اور سکون سے بیٹھنے کا موقع ملے۔ اور اگر میں راستہ کو درست کرنے کی ان تھک کوشش بھی کروں تو مجھے کیا فائدہ ہوگا؟ ۵ یا ۱۰ درجوں کی غلطی سے کیا فرق پڑ سکتا ہے۔ یہ تو ناممکن ہے کہ میں برِاعظم یورپ کے کسی ساحل پر بھی نہ پہنچ سکوں۔

میں نے اپنے جسم کو ایک شدید سا جھٹکا دیا اور اپنی کمزور قوتِ ارادی پر شرمندگی محسوس کی۔ مجھے اپنے دل و دماغ کو ہوشیار رکھنا چاہیے۔ قطب نما میں ہچکولوں سے واقع ہونے والی غلطیوں کو مجھے عزم کے ساتھ درست کرنا چاہیے۔ یہی میری عزتِ نفس کا تقاضا ہے۔ اگر میرا انجن چل سکتا ہے تو میں بھی جاگ سکتا ہوں لیکن نیند بے ہوشی کی دوا کی طرح میرے جسم و دماغ پر غالب آرہی ہے۔ میں نے اپنی آنکھوں کو پانچ سیکنڈ کے لیے بند کیا۔ ایسا معلوم ہوا جیسے کئی من وزن سے میری آنکھوں کے پپوٹے نیچے کھنچے آرہے ہیں ان کو کھولنے کے لیے مجھے اپنے ہاتھ استعمال کرنے پڑے۔

کتنا اچھا ہو اگر میں ان نرم نرم بادلوں پر لیٹ جاؤں۔ اور مجھے نیند آجائے میں نیند کے بدلے اپنی زندگی کے سوا ہر چیز کی قربانی کرنے کو تیار ہوں۔ مجھے راستہ معلوم کرنے کے لیے کوئی بہتر طریقہ اختیار کرنا چاہیے۔ صرف یہی بات میرے دماغ کی پریشانی کو دور کر سکتی ہے۔ صبح تک مجھے اپنا راستہ

اور جغرافیائی پوزیشن معلوم ہو جانی چاہیے۔ میں نے اپنے نقشے کو کھولا اور اس پر روشنی ڈالی۔ میرے عظیم دائرے، کے راستے کا آخری حصّہ اس نقشہ میں نہیں تھا۔ میں نے اپنی جیب سے بحراوقیانوس کے مشرقی حصّے کا نقشہ نکالا چھڑی پر معمولی سے دباؤ نے مجھے متنبہ کر دیا کہ جہاز اوپر جا رہا ہے۔ رفتار پیمانے جو پہلے ۸۰ پھر ۷۵ اور پھر ۷۰ میل ظاہر کر رہا تھا میرے شک کو یقین میں بدل دیا۔ میں نے اپنے جہاز کو متوازن کیا۔ جہاز میں نقشوں کے پھیلانے کے لیے کوئی جگہ نہ تھی۔ نقشے میں شکن پڑ پڑ جاتے تھے اور اس نے ہوا میں پھڑ پھڑانا شروع کیا۔ اس وقت مجھے دو ہاتھوں کی جگہ چار ہاتھوں کی ضرورت تھی۔ ایک ہاتھ چھڑی کے لیے ایک روشنی ڈالنے کے لئے اور دو ہاتھ نقشے کے دو کونوں کو پکڑ کر سیدھا رکھنے کے لیے . . . . میں نے چھڑی کو تو اپنے گھٹنوں میں دبایا اور بجلی کی بتی کو ٹھوڑی کے نیچے۔ اس طرح ابھی تھوڑی ہی دیر کام کرنے پایا تھا کہ مجھے جہاز کے غیر متوازن ہونے اور ناہموار چلنے کا احساس ہوا۔ جہاز اپنے راستے سے ہٹ رہا تھا۔ آخر تنگ آکر میں نے نقشے علٰحدہ رکھ دیئے اور اپنے ذہن میں نقشے بنانے شروع کئے۔

اب بھی جہاز کا رخ شمالی سمت تھا۔ لیکن میں ہر گھنٹے کے بعد جہاز کو تھوڑا سا مشرقی سمت موڑ دیتا تھا۔ میرے حساب کے مطابق میرے سامنے بائیں طرف آئر لینڈ، دائیں طرف انگلستان کا ایک کونہ اور مغربی سمت ساحل فرانس

کا کوئی نقطہ ہونا چاہیے ۔ میرا خیال تھا کہ جہاز کو شمالی رُخ رکھنے میں اگر کوئی غلطی
واقع ہوتی ہے تو کوئی مضائقہ نہیں کیونکہ اسی سمت زمین قریب تر تھی۔ تاہم
اب تک میری قسمت مجھے جنوبی سمت دھکیلتی رہی تھی۔ نوواسکوشیا کے طوفانوں
سے بچنے کے لیے ۔ نیوفاؤنڈلینڈ کے شہر سینٹ جان پہ پرواز کرنے کے
لیے . . . برف کے طوفانوں سے بچنے کے لیے . . . . . . اور پھر تاروں
کی جنوبی سمت کی گردش . . . . . میں نے ہر حالت میں جنوبی سمت اختیار
کی۔ شاید ہوا ابھی مجھے جنوبی سمت ہی دھکیل رہی ہو۔ اس طرح تو شاید میں آئرلینڈ
کی بجائے خلیج بسکے[1] جا نکلوں گا۔

نیویارک میں اس وقت نصف شب کا عمل ہو گا۔ میں تقریباً ۲۰ درجے طول
بلد طے کر چکا ہوں۔ اس حساب سے یہاں نیویارک کے وقت سے دو گھنٹے آگے
کا وقت ہو گا۔ صبح کوئی خاص دور نہ ہو گی۔ چاند کی روشنی نے بادلوں کو
زیادہ صاف کر دیا ہے۔ جہاز کے نیچے بادل کے دَل کے دَل اُٹھ رہے ہیں اور
ادھر اُدھر برج در برج جمتے جا رہے ہیں۔ جونہی میں کسی بادل کے قریب پہنچتا
ہوں تو وہ کئی ٹکڑوں میں بٹ جاتا ہے۔ لیکن میں آنکھیں کھلی کیوں نہیں رکھ
سکتا؟"

میں نے جہاز کے بازوؤں پر روشنی ڈالی۔ برف کے تمام آثار اب غائب
ہو چکے تھے۔ میرے بیٹھنے والی جگہ نہایت خوشگوار طور پر گرم تھی۔ میں نے
اپنے دستانے اتارے اور اپنے بازو کو کھڑکی سے باہر نکالا۔ ہوا میں قطب شمالی

(۱) Bay of Biscay

کی طرف سے آتی ہوئی خنکی کم ہو چکی تھی۔ نیو فاؤنڈ لینڈ تقریباً ۵۰۰ میل پیچھے رہ گیا تھا ہو سکتا ہے کہ میں نے لیبر یڈار کی سرد رو(۱) اور وہاں سے آتے ہوئے برف کے تودوں پر پرواز کی ہو۔ اب میں خلیجی رو(۲) کا کنارہ بھی پار کر چکا ہوں لیکن ایک بات ہے میں اب دس ہزار فٹ کی بلندی پر ہوں۔ اتنی بلندی پر پانی کی گرم رو میرے جہاز کے درجۂ حرارت پر کیسے اثر انداز ہو سکتی ہے نہیں غالباً ہوا کے درجۂ حرارت کی تبدیلی کی اصل وجہ ہوا کے رُخ کی تبدیلی ہے۔ گرم ہوا تو صرف جنوبی سمت سے ہی آ نی چاہیے۔ جنوبی سمت کی ہوا مجھے اپنے عظیم دائرے کے راستے پر ڈال دے گی۔ لیکن یہ بھی ہو سکتا ہے کہ جنوبی سمت سے آنے والی ہوا شمالی سمت نہ چل رہی ہو۔ موسمیات کے قوانین اتنے آسان فہم اور سادہ نہیں۔

دونوں قطب نما اب کچھ پرسکون ہیں۔ کیا میں مقناطیسی طوفان کے دائرہ سے نکل آیا ہوں۔ بہر حال طلوع آفتاب کے وقت تک تو جہاز کو اپنے راستے پر برقرار رکھنے پٹرول کی ٹنکیاں بدلنے اور روزنامچہ بھرنے کے سوا اور میں کچھ نہیں کر سکتا۔

بعض اوقات غیر متعین عرصہ تک میرا جسم اور دماغ کا تعلق منقطع ہو جاتا ہے۔ اور میں مجسّم آگاہی بن کر بسیط فضا میں پھیل جاتا ہوں۔ میرے جسم کو کسی قسم کی توجہ کی ضرورت نہیں رہتی۔ نہ مجھے بھوک لگتی ہے اور نہ ہی میں گرمی

---

(۱) The Cold Labrador Current (۲) The Gulf Stream

یا سردی محسوس کرتا ہوں البتہ اُسے آرام اور سکون کی ضرورت لاحق ہوتی ہے۔ آخر میں نے اسے یہاں آنے کی زحمت کیوں دی! اس تخیلی عنصر ... آگاہی..... کو سفر کے لیے کسی جسم کی ضرورت نہیں..... میرا ہاتھ چھڑی پر اور پاؤں پتوار پر، میری نظریں قطب نما پر جمی ہوئی تھیں، لیکن میرا شعور شمالی سمت گرین لینڈ[1] کے برفانی ساحلوں..... یورپ سے پرے..... چاند اور ستاروں سے اوپر.... کسی دور کی سیر و سیاحت میں مصروف تھا۔

ان تفریحی لمحات کے بعد جب میں جسمانی طور پر بیدار ہوا تو اپنے چاروں طرف روشنی سے منور بادل دیکھے۔ دیکھا کہ رات تو ختم ہو رہی ہے..... یہ وہ صبح ہے جس کی شام کو مجھے پیرس..... یعنی لا بورژے کے ہوائی مستقر پہ اترنا ہے..... لیکن یہ میں کیا واہی تباہی بک رہا ہوں!..... روشنی کی ہلکی سی جھلک سے سونے کی خواہش بے قابو ہو گئی اور گدیلوں کی تہوں کی طرح اُس نے مجھے اپنے پہلو میں لپیٹ لیا..... مجھے اسی گھڑی کا خوف تھا..... پرواز کی دوسری صبح؛ اور میری مسلسل بیداری کی تیسری صبح.....

اب میری آنکھیں بالکل میرے قابو میں نہ رہیں۔ ان کو کھلا رکھنا ناممکن ہو گیا۔ جب یہ خود بخود بند ہو جاتیں تو میں اپنے جسم کو جھٹکا دے کر اپنی انگلیوں سے پپوٹوں کو کھولتا۔ میں نے تختۂ آلات کو گھور کر دیکھا لیکن ناکام رہا۔ میرے جسم کا رواں رواں میرے دماغ کے خلاف احتجاج چھوڑ بغاوت کا اعلان کر رہا تھا۔ میری

---

(1) Greenland

کمر اکڑ گئی، میرے شانوں میں درد شروع ہو گیا اور میرا چہرہ اور آنکھیں جل اٹھیں اب پرواز کو جاری رکھنا مجھے ناممکن دکھائی دینے لگا۔ اب مجھے فقط ایک بات کی آرزو تھی ۔۔۔ فقط ایک مطمح نظر تھا ۔۔۔ وہ تھی نیند!

قطب نما کی سوئی اپنی جگہ سے دس درجے ہٹ چکی ہے۔ میں اپنے پٹھوں پر زور دیتا ہوں، جسم کو جھٹکتا ہوں، اپنی کرسی پر اچھلتا ہوں اور پھر کوشش جہاز کو اپنے راستے پر لے آتا ہوں۔ مجھے صرف قطب نما کی سوئی کو اپنی جگہ پر قائم رکھنا ہے لیکن یہ تو پھر اپنی جگہ سے ہٹ گئی ہے! میں نے سوچا کہ ان حالات میں مجھے چاق چوبند رہنا ہی پڑے گا، ورنہ مجھے موت یا یقینی ناکامی کا منہ دیکھنا پڑے گا، میں اس خیال سے اپنے دماغ کے لیے تازیانہ کا کام لیتا رہا۔

جتنا عرصہ اپنے جہاز پر رہتا میں اپنے پیروں کو تیز تیز ہلاتا رہتا۔ کچھ عرصہ اس طرح پرواز کرنے کے بعد میں نے ٹھوڑی کو اپنے گھٹنوں میں دبایا۔ اور اسی طرح اپنے بازوؤں کو ہلاتا رہا۔ اب میں نے جہاز کے پردوں کو ہلایا تاکہ کھڑکی میں سے تازہ ہوا اندر آئے اور میرے جسم پر ہوا کے دباؤ کو بدلے، میں نے اپنے سر کو جھٹکنا شروع کیا۔ یہاں تک کہ میرا سر چھت سے ٹکرا گیا۔ میں نے اپنے چہرے کے پٹھوں کی مالش کی، اپنے کانوں میں روئی کے ٹکڑے نکالے، ان کو ٹٹولا اور پھر کانوں میں ٹھونس دیا۔ میری تمام زندگی میں نیند نے ہمیشہ مجھ پر غالب آنے کی کوشش کی تھی ۔۔۔ لیکن اس طرح کبھی نہیں ۔۔۔ اس سے قبل مجھے

نیند کی اتنی شدید خواہش کبھی نہ ہوئی تھی۔

میرے ذہن نے ماضی کی طرف پلٹا کھایا۔۔۔ مجھے اپنے بچپن کا زمانہ یاد آیا، ایک دن میں گھوڑا گاڑی میں بیٹھا اپنے والد کے پہلو کی طرف جھکا ہوا تھا۔ ریتلی سڑک پر گھوڑوں کے سُموں اور پہیوں نے رَوں رَوں کی آواز میرے کانوں میں موسیقی بن کر داخل ہو رہی تھی۔ شام بہت تاریک تھی اور ستارے اپنی پوری روشنی کیسا تھ چمک رہے تھے۔ میری والدہ نے مجھے اپنے سینے میں لپیٹ لیا اور گاڑی کی لپٹی ہوئی چھت پر لٹا کر مجھے لوری دینی شروع کی۔۔۔ بولو میرے پیارے بولو۔۔۔ جب میں بہت دور ہوتا ہوں تم سے۔۔۔۔ اور گاڑی اپنی کمانیوں پر لچک لچک کر مجھے جھلا رہی تھی۔

میں نے جہاز کا رُخ بدلنے کے لیے پتوار کو دائیں پاؤں سے دبایا اور جہاز کو ۱۰ درجے پیچھے کیا اپنی ٹوپی اتار دی۔۔۔ لوری کی یاد نے پھر مجھے اونگھا دیا تھا۔۔۔ سر پر تھوڑی سی مالش کی اور ٹوپی دوبارہ پہن لی میں نے بوتل میں سے تھوڑا سا پانی پیا۔ کیونکہ ایسے مواقع پر پانی بہت مدد دیتا ہے خیال آیا کیوں نہ میں ایک ٹوکس کھاؤں؟ میں نے کل صبح ناشتے کے بعد سے اب تک کچھ نہیں کھایا، لیکن طبیعت نہ چاہی۔

میری آنکھیں جلدی جلدی بند ہوتی اور کھلتی تھیں، لیکن اب ایک اور حقیقت میری سمجھ میں آ رہی تھی ایسا معلوم ہوتا تھا کہ میں صرف تین ہی عناصر کا مجموعہ ہوں ... میرا جسم جو نیند کے لیے ترس رہا ہے میرا دماغ جو برابر فیصلہ پہ فیصلہ کئے جا رہا ہے اور ہر لمحہ میری قوت ارادی کو کمزور کرتا جا رہا ہے۔ اور ان

جسم کے علاوہ اور ان سب سے اعلیٰ و ارفع تیسرا عنصر۔۔۔ میری رُوح ہے۔ جو میرے دماغ اور کمزور جسم پر حاوی تھی۔

جب میرا جسم نیند کے لیے بالکل بے لبس ہو جاتا تو یہ تیسرا عنصر ہی مشورہ دینے لگتا کہ مجھے یقیناً تھوڑا سا آرام کر لینا چاہیے۔ لیکن نیند سے ہر ممکن طریقے سے بچنا چاہیے۔ اس کے برعکس جب میرا دماغ یہ فیصلہ دیتا ہے کہ جسم کو ہوشیار رہنا ہے تو میری رُوح فوراً بول اٹھتی ہے کہ ان حالات میں چوکنا و چوکس رہنا نا ممکن ہے اور جب میرا دماغ اس بحث ہی میں مصروف ہوتا ہے کہ اگر میں سو گیا تو میرا انجام سمندر میں ڈوبنے کے سوا اور کچھ نہیں ہو گا۔ تو میری رُوح مجھے فوراً یقین دلاتی ہے کہ میں ہرگز نہیں سوؤں گا۔ میرے بوجھل کندھے میرا بوجھل سر جو بار بار میرے سینہ پر گر پڑتا تھا اور سب سے زیادہ مصیبت وہ میری آنکھوں کے پپوٹے جو خود بخود باوجود ہزار کوشش اپنے ہی بوجھ سے بند ہوئے جاتے تھے اور جب میں انہیں زبردستی چیر کر کھولتا ہوں تو وہ میرے جسم سے ناراض ہو کر غصّہ سے جلنے لگتے۔ میری آنکھیں اس سازش میں شامل نہ تھیں وہ میری رُوح کی طرح ہوشیار تھیں مگر۔۔۔۔ یہ تینوں عناصر۔۔۔ یہ رُوح۔۔۔۔ بیک وقت میرے دماغ سے دُور بھی اور قریب بھی۔۔۔۔۔!

تیسرا عنصر میرے دماغ اور جسم کو اس وقت تک آرام کرنے کی اجازت نہ دیتا جب تک کہ جہاز اپنے متعین کردہ راستے پر متوازن طور پر پرواز نہ کرنے لگتا۔

اس طرح نہ تو جہاز اپنے راستے سے ہٹ سکتا تھا اور نہ ہی کم بلندی

کی طرف جا سکتا تھا اور نہ ہی زیادہ بلندی کی طرف ..... یکایک میں پھر جاگ گا اُڑ
ہیں نے جہاز کو متوازن کیا اور قطب نما کی ہدایت کے مطابق اسے پھر صحیح راستے
پہ لے آیا۔ اب میں نے پھر اپنے نافرمان جسم کو جھٹک کر بیدار کیا..... لیکن قطب نما
کی سوئی پھر اپنی جگہ سے ہٹ چکی تھی ..... اور میرا سوتا جاگنا برابر ہو چکا تھا۔
روزنامچہ لکھنے کا وقت پھر آگیا۔ لیکن میرے لیے یہ محنت بھی ناقابل برداشت
ہے ..... وقت ایک بج کر باون منٹ صبح ..... ہوا کی رفتار ..... نامعلوم
..... ہوا کا رُخ ..... نامعلوم ..... قطب نما کا راستہ ..... ۹۶ درجے .....
اب میں اٹھارہ سو میل پرواز کر چکا تھا اور اٹھارہ سو میل ابھی منزل مقصود تک
پہنچنے میں باقی تھے۔

پیرس پہنچنے کے لیے ابھی نصف فاصلہ باقی ہے۔ اس مقام پر میں چاہا کہ
جشن مناؤں مجھے اس وقت کا کئی گھنٹوں سے انتظار تھا۔ اس وقت مجھے چاہیے
تھا کہ ایک کورس کھا لوں اور ایک گھونٹ سرد پانی کا پی لوں مگر ان حالات میں جب
میرے دماغ اور جسم میں اس قسم کی ٹوٹ پھوٹ پڑ چکی تھی مجھے کسی قسم کا جشن منانا بے
معنی معلوم ہوا۔ میں کھانے پینے کی چیزوں سے بالکل بے نیاز ہو چکا تھا۔ جتنا
دُور میں آچکا تھا اتنا ہی دُور مجھے ابھی اور جانا تھا۔ مجھے ابھی اٹھارہ گھنٹے اور
پرواز کرنی تھی۔ اور موسم کی امکانی خرابیوں کے پیش نظر بچہ پٹرول کا بھی بچانا تھا
طلوع آفتاب کے بعد میرے کھانے پینے کے لیے کافی وقت ہوگا۔ فی الحال
تو مجھے صبح کا اذیت رساں وقت گزارنا ہے۔

باب ہشتم

(کیا آئرلینڈ سات سو میل دُور تھا؟ اوقیانوس کے وسط میں یہ کون سے جزائر تھے؟ کیا یہ فریبِ نظر تھا؟ کیا یہ محض دُھند کے کرشمے تھے؟ کیا یہ ہوا باز کے تھکے ہوئے دماغ کو دھوکا لگ رہا تھا۔ میں نے سوچنے کی کوشش کی لیکن مجھے ایسا محسوس ہوا جیسے میں راستہ کھو چکا ہوں!)

میں نے پنسل کے لیے اپنی جیب کو ٹٹولا اور جہاز کے سمت نما سے اپنی نظریں ہٹائیں تاکہ تختۂ آلات پر ایک اور نشان لگاؤں۔ اب مزید ایک گھنٹے کا پٹرول خرچ ہو چکا تھا۔ اس سینے تختۂ آلات پر میں نے ایک اور لکیر کھینچ دی۔ خرچ ہونے والا پٹرول انجن کے قریب کی ٹنکی میں سے تھا۔

اسی طرح بازوؤں اور اگلی ٹینک کی کے پٹرول خرچ ہونے کے نشانات بھی موجود تھے۔ پڑتال کرنے پر معلوم ہوا کہ میں اٹھارہ گھنٹے مسلسل پرواز کر چکا ہوں... نصف راستہ... یعنی اٹھارہ سو میل... اور... باقی

اٹھارہ سو میل مجھے اور اُڑنا ہے۔ میرے ذہن کو تھکاوٹ نے اتنا بے حس کر دیا تھا کہ مجھے بار بار اپنے آپ کو تنبیہ کے تازیانوں سے بیدار کرنا پڑتا تھا۔ میرا دماغ چوکنا ہو جاتا اور بار بار اعلان کرتا ہو جاگو بار اور سوچو ورنہ موت کے لیے تیار ہو جاؤ۔

بہرحال اب میں نے پٹرول کی ٹنکیوں کے متعلق سوچنا شروع کیا۔ کیا میں ٹنکی بدل لوں؟ پو پھٹنے کا وقت قریب ہے۔ میں تقریباً تمام رات انجن سے قریب والی ٹنکیوں کا پٹرول استعمال کرتا رہا ہوں۔ مجھے خیال ہوا کہ شاید سامنے والی ٹنکی کا بوجھ جہاز کے توازن پر اثر انداز ہو۔ اگر ایسا ہوا تو مجھے مجبوراً سمندر سے اوپر ہی اترنا پڑے گا اور جہاز سطح سمندر کے نیچے غوطہ لگاتا پھرے گا۔ میں نے انجن سے قریب والی ٹنکی کو بند کر دیا اور سامنے والی ٹنکی کا پٹرول استعمال کرنا شروع کر دیا۔

دوسرا مسئلہ جہاز کے رُخ بدلنے کا تھا۔ ہر گھنٹے کے بعد سمت کا ازسرِنو تعین کرنا ضروری تھا۔ چونکہ میرے عظیم دائرے کا راستہ ایک حد تک کثیر الاضلاع شکل کا تھا۔ میں نے سوچا کہ دو یا تین درجے ادھر یا ادھر ہونے سے کیا فرق پڑ سکتا ہے۔ جب کہ جہاز متعدد بار اپنے راستے سے ہٹ چکا ہے۔ اس کے علاوہ وہ تمام غلطیاں بھی میرے سامنے تھیں جو رات کی پرواز سے پیدا ہو سکتی تھیں۔ مثلاً طیش طوفان میں اپنے راستے سے ہٹ جانا۔ . . . برفانی طوفانی کرہ کے گرد چکر کاٹتے ہوئے راستہ بنانا۔ . . . اور باد مخالف کا جہاز کی سمت پرواز پر اثر انداز ہو جانا۔ . . . . . .

میں نے سوچا کہ کسی وقت تو مجھے اپنی غلطیوں کا ازالہ کر کے اپنی صحیح پوزیشن کو قائم کرنا ہی پڑے گا۔ یہ کام مجھے بہت پہلے کرنا چاہیے تھا۔ تاہم اب مجھے اس میں تاخیر نہیں کرنی چاہیے ۔ ۔ ۔ ۔ لیکن سچ تو یہ ہے کہ اب میری جسم کی تمام مدافعت اور ارادے کی تمام قوت مجھے جواب دے چکی تھی چنانچہ راستہ پھر سے متعین کرنے کا کام جس میں کافی دماغ سوزی کی ضرورت تھی ایک اور گھنٹے کے لیے ملتوی کر دیا۔

میں نے ان حالات میں اپنا سب سے بڑا فرض یہی سمجھا کہ جہاز کا رُخ مشرق کی طرف رکھتے ہوئے صبح تک زندہ رہنے کی کوشش کرتا ہوں

جوں جوں صبح قریب آتی گئی، میں وقت کے احساس سے بے خبر ہوتا گیا۔ میں نے کوئی ہزارویں یا شاید دو ہزارویں بار اپنے جہاز کو صحیح راستے پر متوازن کیا، کیونکہ میں دیکھ رہا تھا کہ اپنے آپ کو قابو میں لاتے لاتے بھی میں اونگھ جاتا تھا اور جہاز قابو سے نکل جاتا تھا۔ اب مجھے محسوس ہونے لگا کہ صبح ہو چکی ہے۔ رات کے آخری آثار ناپید ہو چکے۔ دراصل بات یہ تھی کہ میں پھر بادلوں سے گھرا ہوا تھا۔ سفید بادلوں کے ذرّے میرے جہاز کے نیچے نیچے رہتے تھے اور میرے چاروں طرف بادلوں کی عظیم الشان کھڑی دیواریں تھیں۔

بادل اتنے قریب تھے کہ انہوں نے جہاز کو اپنی گود میں اٹھا لیا اور میرے لیے مشکل ہو گیا کہ میں اپنی ساری توجہ آلات پر مرکوز رکھ سکوں۔ میں نے کھڑکی میں سے اپنا ہاتھ باہر نکالا۔ رطوبت کا یہ عالم تھا کہ وہ برداشت

میں نقطہ انجماد سے بھی نیچے پہنچ چکی تھی۔ لیکن جہاز پر برف جمنے کا کوئی خطرہ نہ
تھا۔ اب میں فن ہوابازی کے بجائے اپنے حواس کی مدد سے پرواز کر رہا تھا
مجھے پورا پورا احساس تھا کہ اگر مختلف آلات کی سوئیاں میری قدرت سے
نکل گئیں تو میرا انجام نہایت حسرت ناک ہوگا۔ میرے اس احساس نے میری
نیند کے غلاف کو تلوار کی طرح کاٹ کے رکھ دیا۔

پندرہ منٹ کے اندر اندر سامنے والی دھند روشن ہوگئی اور سپرٹ آف
سینٹ لوئس فوراً نکھری فضا میں پہنچ گیا۔ لیکن ابھی تک مجھے بادلوں نے گھیرا
ہوا تھا۔ اور سامنے کی سمت تو بادل کافی دور تک اٹھ رہے تھے۔ غالباً بادل
کی ایک مزید دیوار بھی آگئی تھی۔ میں نے قطب نما کی مدد سے پرواز جاری
رکھی اور ایک بار پھر کھلی فضا میں پہنچ گیا۔ میں نے سوچا کہ اب مجھے ان بادلوں
کے نیچے اور موافق ہوا کے رخ پرواز کرنی چاہیے۔ نیز مجھے یہ بھی معلوم
کرنا تھا کہ گزشتہ رات باد مخالف کی وجہ سے جہاز اپنے راستے سے کس قدر ہٹ گیا ہے لیکن بادلوں کے نیچے مجھے کس
بلندی پر پرواز کرنی چاہیے؟ دو ہزار فٹ پر یا تین ہزار فٹ پر؟ میں نے سیل
نیو فاؤنڈلینڈ پر بھی اپنی بلندی کو دوبارہ متعین کیا تھا۔ لیکن اس بات کو اب تقریباً
آٹھ گھنٹے گزر چکے تھے۔ اب تک میں طوفانوں کے بڑے حصے کو پار کر
چکا تھا۔ ان طوفانوں نے ہوا کے دباؤ کو یقیناً بدل دیا ہوگا۔ رفعت پیما
۵۰۰ فٹ درج کر رہا تھا۔ ہو سکتا ہے کہ اس میں کئی فٹوں کی غلطی ہو۔
یہ غلطی مجھے غارت کرنے کے لیے کافی تھی۔ تاہم میں نے فیصلہ کیا کہ جہاز کی
بلندی کچھ دیر اور برقرار رکھنی چاہیے۔ ہو سکتا ہے کہ طلوع آفتاب کے

بعد یہ بادل پھٹ جائیں۔
گھڑی کی سوئیاں کبھی تو ساکت ہو جائیں اور کبھی یک لخت پندرہ بیس منٹ آگے گھوم جائیں۔ اب نیویارک کے وقت کے مطابق صبح کے تین بجے تھے۔ مجھے پرواز شروع کئے اُنیس گھنٹے گذر چکے تھے بلکہ کچھ اس سے بھی زیادہ، میرا جہاز بادلوں کے ایک بہت بڑے تودے کو پھاڑتا ہوا آگے بڑھ گیا۔ ان کو چیر کر میں ایک نہایت کشادہ وادی میں پہنچا۔ بادلوں کی سطحوں میں بڑی بڑی غاریں بھی تھیں۔ انہی غاروں میں سے ایک غار کی تہہ میں سے مجھے سیاہ رنگ کا سمندر نظر آیا۔ سمندر کی سطح میں لہریں اُٹھ رہی تھیں میں نے اندازہ لگایا کہ اگر یہ لہریں آٹھ ہزار فٹ کی بلندی سے مجھے نظر آرہی ہیں تو یقیناً سمندر طوفانی حالت میں ہوگا۔
میں نے جہاز کی بلندی کو کم کرنا شروع کیا۔ رفتار پیما کی سوئی آگے بڑھنے لگی ۱۰۰، ۱۱۰ ۔ ۔ ۔ ۔ ۱۲۰، ۔ ۔ ۔ ۱۴۵ میل فی گھنٹہ ۔ ۔ ۔ میرے بیٹھنے والی جگہ کی چھت کے اوپر کی ہوا اس قدر تیز چل رہی تھی کہ اس کی آواز سے میرے بہرے کان بھی گونجنے لگے۔ پرواز شروع کرنے سے لے کر اب تک یہ آواز مجھے پہلی بار سنائی دی۔ سمندر کی سطح پر جھاگ سفید سفید ٹوپیوں کی شکل میں چمک رہی تھی۔ میں جھکا کاٹتا ہوا نیچے آرہا تھا۔ میری بیٹھنے والی گدی کی ہوا اب خارج ہو گئی اور گدی مجھے پھر سخت محسوس ہونے لگی۔ جہاز کے پردوں نے ہوا کی تندی کی وجہ سے جھکنا شروع کیا۔ بادلوں کی تیلی تیلی تہیں جہاز کے اوپر سے پھسلتی جا رہی تھیں۔

اب میں سطح سمندر سے ۲۰۰۰ ہزار فٹ کی بلندی پر اُڑ رہا ہوں۔ فضا بالکل صاف ہے۔ بڑی بڑی لہریں آپس میں ٹکرا ٹکرا کر جھاگ پیدا کر رہی ہیں سمندر میں ایک طوفان بپا ہے۔ میں نے قطب نما کی مدد سے اپنا راستہ قائم کیا اور جہاز کو متوازن کیا۔ میں نے سوچا کہ اب مجھے اپنا صحیح راستہ معلوم ہو جائے گا۔ جہاز ترچھے رُخ پرواز کر رہا تھا کہ ہوا نے شمال مغربی سمت اختیار کی گذشتہ شام نیو فاونڈ لینڈ کے ساحل کے پاس بھی جہاز اسی سمت پر دراز کر رہا تھا لیکن آج ہوا زیادہ تند تھی۔ اگرچہ چاروں اطراف سے وہ جہاز کے موافق ہی چل رہی تھی۔ غالباً گذشتہ تمام رات بھی اسی طرح چلتی رہی تھی اور مجھے دھکیل دھکیل کر اپنے اصلی راستے سے قدرے جنوب کی طرف ہٹاتی رہی تھی۔

ہوا کس شدت سے چل رہی تھی؟ اس کا اندازہ سطح سمندر کے قریب ہی لگایا جا سکتا ہے۔ افق پر دُھند نے قبضہ جمایا ہوا تھا۔ میں نے چھڑی کو ڈھیلا چھوڑا اور آہستہ آہستہ اُترتا طوفانی لہروں کے اوپر فقط پچاس فٹ کی بلندی پر جا پہنچ گیا۔ ہوا کی رفتار تقریباً پچاس ساٹھ میل فی گھنٹہ تھی سمندر کی اس طوفانی حالت کے لیے اس رفتار کا ہونا لازمی تھا تمام سطح سمندر سفید جھاگ سے بھرا ہوا تھا میں نے سوچا کہ اگر اس وقت میرا جہاز خراب ہو گیا تو اس کا نتیجہ بہت خطرناک ہو گا۔

لیکن جہاز کو بحالت مجبوری اُتارنے کے علاوہ مجھے اور بھی کئی چیزوں کے متعلق سوچنا تھا۔ مجھے آج کے دن کے لیے راستہ بھی تجویز کرنا تھا غالباً آگے ہوا کی تندی زیادہ ہو گی۔ یہ سب میرا اندازہ تھا۔ لیکن غلط یا

صحیح مجھے کچھ نہ کچھ اندازہ تو لگانا ہی چاہیے۔ مثلاً مجھے ہوا کی رفتار کا کس حد تک خیال رکھنا چاہیے میں نے سوچا کہ گذشتہ رات کے برفانی طوفانوں اور قطب نما کے ہچکولوں کو پیش نظر رکھنا ہے۔ اور ان کے علاوہ مجھے راستہ بناتے وقت ان لمحات کا بھی لحاظ رکھنا ہے، جب مجھ پہ نیند کی مدہوشی طاری رہی اور جہاز دائیں یا بائیں سمت ہٹ جاتا تھا۔

نیویارک سے چلتے وقت میں نے جہاز کی سمت قطب نما کے راستے سے پندرہ درجے زیادہ رکھی تھی۔ ۵ درجے ان نوسّے میلوں کے لیے جو میں اپنے راستے سے جنوبی سمت ہٹ گیا تھا اور ۱۰ درجے ہوا کی تیزی کے لیے جو میرے راستے پر اثر انداز ہو رہی تھی مجھے خیال پیدا ہوا کہ کیا مجھے ۵ درجے باد مخالف کے اثرات زائل کرنے کے لیے بھی بڑھانے چاہئیں کہ نہیں! میں نے ایک بار پھر لہروں کی طرف دیکھا۔ ہوا کے جھونکے جہاز سے موافق تھے اس لیے قطب نما کی سوئی کو ۵ درجے آگے کرنا کچھ مناسب نہ معلوم ہوا۔ گذشتہ ایک گھنٹے سے اپنے عظیم دائرے کے راستے پر قائم رہنے کے لیے جنوبی سمت اختیار کرنی پڑی۔ اس سے میرے راستے پر کچھ خم واقع ہو چکے تھے۔ یہ خم دور کرنے کے لیے مجھے اپنے قطب نما کو بھی صحیح کرنا تھا۔ یہ سب چیزیں درست کرنے کے بعد میرے جہاز کا رُخ ۲ درجے زیادہ ہو گیا تھا۔ فرض کیا کہ اگر میں قطب نما کو ۵ درجے شمال کی طرف گھما دوں اور تب بھی ۰۰۰۰۰ بجے تک کسی جگہ نہ پہنچ سکوں۔

سمندر کی لہریں دھند میں غائب ہو گئیں میں نے رفعت ہوا کو درست

اور جہاز کو بلند کرنا شروع کیا۔ طوفانی ہوا اور سطح سمندر سے ایک سو فٹ کی بلندی پر نقطہ قطب نما کی مدد سے پرواز کرنا، میں نے مناسب نہ سمجھا۔ اس وقت میں راستہ متعین کرنے کی فکر کر بھول گیا۔ اور صرف اس کوشش میں مصروف رہا کہ جہاز کو کم از کم ایک ہزار فٹ کی بلندی پر اڑا لے جاؤں۔ ان حالات میں درجوں کی حاصل جمع اور تفریق کو دماغ میں محفوظ کرنے کے علاوہ کسی اور چیز کے متعلق سوچنا خارج از بحث تھا۔ پنسل کاغذ کے استعمال کے ساتھ جہاز کے مختلف آلہ جات کی سوئیوں کی نگرانی کا تو سوال ہی پیدا نہ ہوتا تھا۔

کہر پھیلتی جا رہی تھی اور میں اس کی سپیدی کو کاٹتا ہوا اس کی تہوں کو چیرتا آگے بڑھ رہا تھا۔ وقت گذرتا گیا لیکن اس کمبخت دھند نے اپنی طویل و عریض چادر ویسے ہی پھیلائے رکھی۔ اور لہروں کو میری آنکھوں سے مستور رکھا۔ میں تمام چیزوں کو محسوس کر رہا تھا مگر کچھ دیکھ نہیں سکتا تھا۔

میرا ذہن کہہ رہا تھا۔ نہیں، نہیں میں لیٹ نہیں سکتا۔ سو نہیں سکتا اور نہ چل ہی سکتا ہوں آنکھیں اپنی طو۔۔۔ سر جھکاؤ۔۔ ہم سمندر کے عین وسط میں ہو!"

میں سمندر کے وسطی حصے پر پرواز کر رہا تھا۔۔۔۔

"خواتین و حضرات! کپتان لنڈ برگ اب موت سے مقابلہ کرنے والی نمائشی پرواز کرتے ہوئے ہوا بازی کے کرتب دکھائے گا۔۔۔۔ دیکھئے وہ اب الٹا ہو کر پرواز کر رہا ہے۔۔۔۔ انجن کا خارجی۔۔۔

دکھ والی چھوڑنے والی تالیاں دکھوں کے ساتھ سا تھ یہ الفاظ جنھیں اُن کن کر اُڑ گئے تھے اور میرے کانوں میں اُن کی ناگوار گونج بڑھتی جا رہی تھی!۔۔۔۔

۱۹۲۵ء کے موسم گرما میں ایک دن فرینک ڈن اور بڈگرنی اور میں مسوری میں سینٹ پال شہر کے متصل چراگاہ میں تین جہاز لائے۔ ہم نے سامعین کی کشش کے لیے اشتہار دیا کہ ہم پرواز کے دوران میں جہاز کے پروں پر چلیں گے اور اس سے زیادہ عجیب و غریب کرتب دکھائیں گے۔

میں اپنے جہاز کو تیزی کے ساتھ ہوا میں لے گیا۔ اس کے بعد میں گو گھاتے ہوئے میں نے ایک دائرہ بنایا اور پھر مختلف طریقوں سے چکر کاٹتے ہوئے جہاز کو زمین پر لے آیا۔ اب ڈن کی باری تھی۔ اس پرواز میں اس کو جہاز کے پروں پر چلنا تھا۔ ہمیں پروں پر چلنے والے آدمی کی سلامتی کا خطرہ لاحق ہو رہا تھا۔ یہ بات کچھ غیر یقینی معلوم ہوتی تھی۔ کپتان ڈن نے جہاز کو اڑا دیا اور ہجوم کے سر پر پرواز شروع کی۔ اچانک ایک آدمی نے جہاز کے بیچ میں سے نکل کر پروں پر چلنا شروع کر دیا اور ہجوم کی طرف اشارہ کیا۔ اس حد تک تو سب ٹھیک ٹھاک تھا۔ لیکن جونہی وہ واپس ہونے کے لیے مڑا، دھڑام سے نیچے گر پڑا! ہجوم سے چیخوں کی آوازیں اٹھیں۔ وہ شخص ایک سیڑھی سے چپکا ہوا جہاز کے نیچے لٹک رہا تھا۔ یہ سیڑھی رسّے

(۱) Frank Dunn اور Bud Gurney

(۲) Missouri (امریکہ کی ایک ریاست) (۳) St. Paul

کی بنی ہوئی تھی۔ اس حادثے نے ہمارے تماشے کو ختم کر دیا!

لیکن آخر خرابی کیا تھی؟ اس شخص نے جہاز کے نیچے والی سیڑھی پر چڑھنے کی بجائے اس کے ایک سرے کے ساتھ چمٹنے کی کوشش کی۔ کیا اُسے واپس لوٹتے وقت چوٹ آگئی تھی؟ کیا وہ ڈر گیا تھا؟ بدگرنی میرے جہاز پر کودا اور ہم دو نوں نے پرواز شروع کی۔ مجھے اپنے جہاز کی اگلی سیٹ کو اس لٹکتے ہوئے بازیگر کے عین پاؤں کے نیچے لے جانا تھا اور بدؔ نے سیڑھی کی رسیوں کو کاٹنا تھا۔

اس کام میں ہم نے کچھ دیر کر دی۔ کپتان ڈن کے پاس اتنا پٹرول نہیں تھا کہ وہ زیادہ دیر ہوا میں ٹھہر سکے۔ اس نے جہاز کا رُخ مکئی کے ایک کھیت کی طرف پھیرا بازیگر ابھی ویسے ہی اٹک رہا تھا۔ اس کا جسم اب مکئی کے کھیت کے اُوپر گھسٹ رہا تھا۔ یہاں تک کہ جہاز زمین پر جا اُترا۔

ڈاکٹروں نے بتایا کہ چند خراشوں کے سوا اسے کوئی چوٹ نہیں آئی جہاز کے پر کئی جگہ سے پھٹ گئے تھے۔ ہم نے جہاز کو تو وہیں چھوڑا اور چند ایک شہریوں کی مدد سے ہوٹل پہنچے۔ ہوائی سرکس کی نمائشی پروازوں کے بعد ہمیشہ گرم گرم کھانا صاف ستھرا بستر اور سب سے بڑھ کر یہ کہ گہری نیند میسر آجایا کرتی ہے۔

اس عرصہ میں میرا اپنا جہاز سپرٹ آف سینٹ لوئس آہستہ آہستہ نیچے ہوتا جا رہا تھا اور اِدھر اُدھر رُخ بھی بدل رہا تھا۔ اور میں آنکھیں کھولے پرانی یادوں کو دہراتا ہوا سو رہا تھا۔ تاہم بیداری کی تمام حسیات دماغ پر مرتسم ہو

رہی تھیں۔ میں نے جلدی سے جہاز کے پتوار کو پاؤں سے دبایا اور چھڑی کو پیچھے کھینچا، میرا خیال تھا کہ جہاز کا توازن اب ٹھیک ہو جائے گا۔ لیکن پتوار بائیں جانب جھک گیا اور جہاز کی رفتار گر گئی۔ بلکہ وہ ایک طرف اُلٹنے لگا۔ ایسا معلوم ہوا۔ کہ جہاز مخالف سمت بلند ہو رہا ہے۔ در اصل اب جہاز میرے قبضے سے باہر ہو چکا تھا۔ جیسے ہی یہ احساس میرے ذہن پر زور سے اثر انداز ہوا میں یک لخت چونک اٹھا اور اپنے منتشر دماغ کو قابو میں کرتے ہوئے فوراً ہی میں جہاز کو گرفت میں لانے کی طرف متوجہ ہو گیا۔ چند ہی لموں میں جہاز میرے قبضے میں تھا۔ مختلف آلات کی سوئیاں اپنی جگہوں پر برقرار تھیں لیکن جہاز پھر بھی ایک پہلو کی طرف جھکا ہوا تھا۔ یہ وہ دھوکا تھا جو بعض اوقات قطب نما کی مدد سے پرواز کرنے والوں کو پیش آجایا کرتا ہے۔ ایسی حالت میں یوں محسوس ہوتا کہ جہاز چکر کاٹ رہا ہے، گر رہا ہے۔ مُڑ رہا ہے اور یہ کہ غالباً آلات غلط کام کر رہے ہیں۔ اب صرف ایک ہی چارہ تھا کہ مختلف آلات کی سوئیاں اس وقت تک اپنی جگہ پر رہیں جب تک کہ میرے حواس پر سے اس ذہنی انتشار کا اثر دور نہ ہو جائے۔

جوں جوں وقت گزرتا گیا، مجھ پر غنودگی کی حالت طاری ہوتی گئی، اس حالت میں پرواز کرتے ہوئے مجھے کوئی تکلیف محسوس نہ ہوتی تھی، میرے جسم کا ایک حصہ . . . . ایک تیسرا عنصر، میرے جسم اور دماغ پر حاوی ہو چکا تھا، وہی میری راہ نمائی کر رہا تھا اور وہی میرے تمام حواس کو خطرے سے آگاہ کر رہا تھا۔ ابتدا میں میرے شعوری دماغ نے اس ساتھی پر کوئی بھروسا نہ کیا،

لیکن آہستہ آہستہ جب نیند پوری شدت کے ساتھ مجھ پر غالب آنی شروع ہوگئی اور میرے دماغ نے شکست تسلیم کر لی تو میرے دماغ کی کیفیت بالکل اس بیمار آدمی کی سی ہوگئی جو یہ سمجھتا ہے کہ اس کے کام کو کوئی دوسرا شخص نہیں کر سکتا۔ لیکن اپنی نقاہت کے سبب پھر بھی اپنا کام کسی دوسرے کے سپرد کرتا ہے۔

اب صبح کے ساڑھے چار بج چکے تھے اور روزنامچہ پُر کرنے میں آدھ گھنٹے کی دیر ہو چکی تھی۔ لیکن بیک وقت آلات کی سوئیوں کو اپنی اپنی جگہ پر رکھنا اور روزنامچہ پُر کرنا تو میری قدرت سے باہر ہو چکے تھے، میں نے سوچا کہ آخر اس اندراج کا فائدہ ہی کیا ہے۔ صرف اتنا لکھ لینا ہی کافی ہے کہ پٹرول کتنے گھنٹے جل چکا ہے۔ سامنے کی ٹینکی کے نیچے میں نے ایک اور لکیر کا اضافہ کر دیا۔ آخری بار راستہ بدلنے سے اب تک میرے عظیم دائرے کا راستہ ۴۰ درجے مشرقی سمت ہٹ چکا تھا۔ میں نے اپنے قطب نما کو اسی قدر صحیح کر لیا۔

کیا میں اسی طرح قطب نما کی مدد سے اڑتا جاؤں یا بادلوں کے اوپر بلند ہو جاؤں؟ اکتا دینے والی دھند کی تاریکی اور نیند کے لیے بے تابی نے مجھے آسمان یا سمندر دیکھنے کے لیے بے قرار کر دیا، ہو سکتا ہے کہ اگر میں ایک ہزار فٹ نیچے چلا جاؤں . . . لیکن دھند میں اس طرح نیچے جانا اور رفعت پیما کی سوئی پر نظر رکھنا میری حقیر انسانی قوت سے باہر تھا۔

میں تقریباً ۱۰ درجے اپنے راستے سے ہٹ چکا تھا . . . . یکایک میری آنکھیں کھلیں اور میں نے اپنے جسم کو غصے میں ایک جھٹکا دیا۔ مگر

پپوٹے تھے کہ پھر بند ہو گئے۔ میں نے انہیں اپنی انگلیوں سے اوپر نیچے دبا کر کھولا اور پھر دیر ایسے ہی دبا کر کھولے رکھا۔ گھڑی بتا رہی تھی کہ مجھے نیویارک سے چلے اب اکتیس گھنٹے ہو چکے تھے جہاز کے دائیں بازو میں نصب شدہ ٹینکی کو پٹرول استعمال کرنے کا وقت ہو چکا تھا، اس لئے میں نے سامنے کی ٹینکی کو بند کیا اور دائیں بازو کی ٹینکی کے پٹرول کو استعمال کرنا شروع کیا۔ میرا خیال تھا کہ روزنامچہ دُھند دُور ہونے کے بعد بھی پُر کیا جا سکتا ہے۔ لیکن ۔ ۔ ۔ کیا دُھند کبھی ختم بھی ہو گی؟ تاہم مجھے اس کے متعلق کسی قسم کی شکایت نہ کرنی چاہیے میرے لیے یہی کافی ہو گا کہ ساحل یورپ تک پہنچتے پہنچتے یہ دُھند ختم ہو جائے لیکن پرواز شروع کرنے سے پہلے کی بیداری نے میرے تمام منصوبے خاک میں ملا دیئے۔ اگر شب بیداری کے بعد دوسری صبح کی بجائے یہ پہلی صبح ہوتی تو میں ایسا بے بس نہ ہوتا اور آلات کی مدد سے پرواز کرنا میرے لیے بالکل کوئی مشکل نہ پیش کر سکتا،

میں نے محسوس کیا کہ میں ہر بار کھلی آنکھوں کے ساتھ سو رہا ہوں ۔ ۔ ۔ اس احساس کے ساتھ نیند سے چھٹکارا حاصل کرنا میرے لیے بہت مشکل ہو رہا تھا۔ اس حالت میں کئی سکینڈ ۔ ۔ ۔ ۔ بلکہ کئی منٹ گذر گئے۔ جب یہ کیفیت مجھ پر طاری ہو جاتی تو میری آنکھوں کا تعلق میرے دماغ سے منقطع ہو جاتا ۔ ۔ ۔ ۔ شاید میری آنکھیں کھلی رہتیں مگر کھلی آنکھوں کا مشاہدہ دماغ کے کسی اور حصّہ سے منسلک ہو جاتا جو میرے لیے کار آمد ثابت ہو رہا تھا۔ ۔ ۔ ۔ ۔ مثلاً اب کہ جو مجھے ہوش آیا تو جہاز ۱۲ درجے تک بھٹک چکا تھا۔ میں

نے اسے پھر کسی منہ زور خچر کی طرح اس کے راستے پر ڈالا ۔۔۔۔
آخر کار دھند کا کرہ ختم ہو گیا۔ اور میں شفاف فضائے بسیط میں نکل آیا
آسمان پر کہیں کہیں بادل ضرور چھائے ہوئے تھے مگر بیشتر حصہ صاف اور
دھلا ہوا تھا۔ میں نے اپنی کرسی کا ہموار گدا اٹھایا اور اس کی ہوا خارج کی
اور پھر اسے جلدی جلدی اپنے نیچے سرکاتے ہوئے جہاز کو متوازن کیا۔ اس
حالت میں میں نے ابھی تھوڑی دیر ہی پرواز کی تھی کہ سامنے پھر دھند نظر آئی
مجھے اب پھر بلندی اختیار کرنی پڑی، اتنے میں دیکھا کہ بارش شروع ہو گئی
ہے ہلکی ہلکی پھوار میرے جہاز کی کھڑکی پر پڑ رہی ہے۔ اور کھڑکی کی درزوں اور
کناروں اور گوشوں سے پانی ٹپک ٹپک کر میری نشست گاہ تک آرہا ہے
مجھے خیال آیا کہ شاید بارش آنے والے اچھے موسم کی نوید ہو ۔۔۔۔۔۔
میں جہاز کے آلات کی طرف گھور گھور کر دیکھ رہا تھا اب مجھے محسوس ہوا کہ
وقت غیر ارضی حدود میں داخل ہو چکا ہے۔ اور اگرچہ میں شعوری حالت میں
سویا ہوا ہوں لیکن میرے ساتھ نشست گاہ پر دھند نے ڈھندلے بلکہ بڑی حد
تک غیر مرئی جن بھوت سوار ہیں اور میں اپنا منہ پھیرے بغیر ان کو بآسانی دیکھ
سکتا ہوں۔ درحقیقت میرا دماغ مجسم آنکھ بن چکا تھا۔
یہ خیالی صورتیں نہایت دوستانہ طور پہ میرے قریب آجاتیں اور کبھی میرے
شانوں پہ سے آگے کو جھک جاتیں اور کبھی پیچھے کو ہٹ جاتیں۔ ایک کے بعد
دوسری شبیہہ میرے بالکل سامنے آکر یا پہلو سے میرے ساتھ باتیں کرتی
پھر چپ ہو جاتیں۔ بعض اوقات فضا میں سے صدائیں آنا شروع ہو جاتیں

یہ صدائیں مجھے پرواز کے بارے میں ہدایات دیتیں ۔ میرا راستہ معلوم کرنے
کے مسائل پر بحث کرتیں ، مجھے ہر طرح یقین دلاتیں کہ میں صحیح راستہ پرواز
کر رہا ہوں اور مجھے ایسے ایسے اہم پیغامات دیتیں جو عام زندگی میں ملنے
محال تھے ۔

حقیقت یہ تھی کہ میں اپنے جسم کا وزن کھو چکا تھا ۔ میرے بدن کا سارا گوشت
بالکل بے حس ہو چکا تھا ۔ اگرچہ زندگی سے ابھی تک میرا رشتہ ویسے ہی برقرار
تھا لیکن ایک معمولی سا جھٹکا میرے تارِ حیات کو توڑ سکتا تھا ۔ ایسی صورت میں میرے
اور میرے جناتی ہم سفروں کے درمیان کوئی فرق معلوم نہ ہوتا تھا ۔ میں زندگی اور ابد
حیات کی بسیط سرحد پر پہنچ چکا تھا . . . . کیا یہ موت تھی ؟ گویا موت اب میرے
لیے کوئی معین منزل نہ تھی بلکہ ایک نئی اور آزاد زندگی میں داخل ہونے کا ذریعہ
بن چکی تھی ۔

کیا میں براعظم یورپ پر پرواز کروں گا ؟ کیا میں ایک مجسم گوشت پوست کے
انسان کی طرح جو بھوک اور سردی کو محسوس کر سکتا ہے ، پھر بھی کبھی عالم زیست
میں سے گزروں گا ؟ . . . کیا میں ان خیالی صورتوں کے زمرے میں شامل ہونے
والا ہوں . . . یہی روحیں جو میرے ساتھ اس چھوٹی سی نشست گاہ میں
سوار ہیں ۔ روحوں کے لیے کسی خاص جسم کی ضرورت نہیں ہوتی تاہم وہ
ظاہری طور پر انسانی شکل میں رہتی ہیں ۔ وہ اجنبی نہیں ہوتیں میں نے محسوس
کیا کہ میں محفل احباب میں بیٹھا ہوں اور ان تخیلی ہستیوں کو کسی پہلے
جنم سے جانتا ہوں ۔

میں نے یہ بھی پہچانا کہ میں بیک وقت ماضی، حال اور مستقبل میں رہ رہا ہوں
پرانے روابط، گزشتہ تعلقات، اور زمانہ بعید کے آباء اجداد کی صدائیں،
مجھے ہر طرف سے احاطہ کئے ہوئے تھیں۔ بحر اوقیانوس کے اوپر پرواز
بھی کر رہا ہوں، مگر بیک وقت ماضی بعید میں بھی رہ رہا ہوں۔

میرا ذہن ماضی کے دھندلکوں میں کھو گیا۔ مجھے اپنے والد کے سیٹی بجانے
کی آوازیں سنائی دیں، وہ برف سے ڈھکی ہوئی سڑک پر آ رہے تھے۔ میں باورچی خانے
کی میز پر سے کودا، دروازے کے بند ہونے کی آواز آئی اور میں اچھلتا کودتا اپنے
والد سے چمٹ گیا، ہم اپنے باغ میں ٹہلنے لگے اور میرے والد اپنے منصوبوں سے
مجھے آگاہ کرتے رہے۔

ہم نے فیصلہ کیا کہ اگلے ہفتے اسی ماہ جون ۱۹۱۵ء میں ایک نہایت اہم
مہم کا آغاز کریں، اس مہم میں ہمیں دریائے مسسی پی[۳] کے منبع سے ایک کشتی پر
سوار ہونا تھا اور دریا کے پانی کے ساتھ ساتھ بہتے بہتے ہمیں اپنے دریائی سفر
کا آغاز کرنا تھا۔ اس مہم میں ہمارے سامنے جنگلوں، دلدلوں اور آبشاروں
کے مناظر تھے۔ اور ان سب میں سے ہمیں گزرنا تھا۔ اس دلچسپ مہم کی مشکلات
پر تبصرہ کرتے ہوئے میرے والد اپنے خیالات میں کھو جاتے اور اشتیاق کی لہریں
میرے چھوٹے سے جسم میں کپکپی طاری کر دیتیں۔ کئی کئی دن اور راتوں کے متواتر
سفر کے بعد ہم اپنے کھیتوں اور اپنے گھر آ سکتے تھے ۔ ۔ ۔ ۔

---

(۳) Missisipi (شمالی امریکہ کا سب سے لمبا دریا)

جہاز کے دائیں پتوار کی سمت کا درجہ ۰ ۔ ۔ ۔ ۔ ۔

اب گاڑی کو جھٹکا لگا اور گاڑی سیٹی بجاتی ہوئی بے میجی[1] کی طرف روانہ ہو گئی۔ ہماری سفید کشتی موٹر کی طاقت سے چلتی تھی۔ مگر اوّل اوّل تو اُسے کھینچتے کھینچتے چالیس میل دور جھیل اٹاسکا[2] کی طرف لایا گیا۔ ہمارا سامان کشتی میں رکھ دیا گیا۔ اور میرے والد اور میں خود کنارے کنارے چلتے گئے اور کشتی کو کھینچتے گئے ہم دریا کے نکاس کو ڈھونڈ رہے تھے۔ مچھلیاں ہوا پینے کے لیے پانی کی سطح کو توڑتیں اور وہ چھوٹے چھوٹے بلبلے چھوڑتی پھر پانی میں غائب ہو جاتیں۔ ہم نے بڑے بڑے پھوے بھی دیکھے جو لکڑی کی تیرتی ہوئی بلّیوں پر چھدک رہے تھے۔

چارلز! میرے والد نے شفقت سے میرے بال پریشان کرتے ہوئے کہا "تم ابھی کم سن ہو، تم اپنی زندگی میں بڑی بڑی تبدیلیاں ہوتے دیکھو گے! شاید وہ میری زندگی میں نمودار نہ ہوں، مگر میں دیکھ رہا ہوں کہ زندگی بہت کچھ تبدیل ہو جائے گی۔ اس کی رفتار تیز ہو جائے گی، ہم تیز رفتاری کے زیادہ گرویدہ ہو جائیں گے۔ شاید میری اپنی زندگی میں یہ تمام تبدیلیاں واقع نہ ہوں، مگر تم ایک نئی زندگی میں جوان ہو گے!" میرے والد کے یہ الفاظ میرے کانوں میں پھر گونجنے لگے۔ ایسا محسوس ہوا کہ انھوں نے یہ الفاظ ابھی ابھی کہے ہیں۔

---

(۱) Bemidji (۲) Lake Itaska

بعض اوقات میرے والد سیاسی اور اقتصادی موضوعات پر اور بعض اوقات ان اصلاحات پر جو حکومت کو نافذ کرنی چاہئیں مجھ سے گفتگو کرتے ان دنوں میں ان باتوں کو پوری طرح نہیں سمجھ سکتا تھا۔ مجھے اس بات سے دکھ ہوتا کہ میرے والد اپنی وفات کے بعد ہونے والے واقعات اور حالات کا ذکر کیوں کرتے ہیں

جہاں تک میری یادداشت کام کرتی ہے میں نے اپنے والد کو ہمیشہ ملکی حالات کے متعلق سوچتے ہوئے پایا۔ کبھی کبھی تو وہ اپنے خیالات میں ایسا مستغرق ہو جاتا کہ گفتگو کرنا بھول جاتا۔ کرسی پر بیٹھا پائپ پیئے جاتا اور درآمد، برآمد، زمین، ملکیت اور جانے کیا کیا مسائل تھے جن میں اسے دلچسپی تھی۔ میں سوچا کرتا کہ اگر ایسے ہی خطرناک حالات مستقبل میں آنے والے ہیں، تو دوسرے لوگ اتنے فکرمند کیوں نظر نہیں آتے؟ لیکن پھر خیال آتا کہ میرے والد دوسرے لوگوں سے قدرے مختلف ہیں۔ بعض اوقات مجھے یہ خیال بھی آتا کہ مستقبل پر ان کی نظر کافی گہری ہے اور وہ ان لوگوں میں سے ہیں جو آئندہ کے مسائل کو پہلے ہی بھانپ لیتے ہیں اور وہ اپنے دور زندگی میں نہیں سانس لیتے بلکہ اپنے بچوں کی زندگی میں اپنے تئیں پاتے ہیں۔

زر اصل زر پر ایک غیر متعین عرصہ تک اتنی شرح سود نہیں رہ سکتی۔ زمین گروی رکھنے والے سے دس یا بارہ فیصدی سود لینا انصاف کی بات نہیں اگر کسانوں نے اپنے آپ کو منظم نہ کیا تو بڑے بڑے تاجر اور ساہوکار ان کی اراضی کو ہڑپ کر جائیں گے۔ یہ ملک عوام کی ملکیت ہے، لیکن ابھی تک انہوں نے نظم ونسق کا کوئی قاعدہ نہیں سیکھا۔ مشکل یہ ہے کہ عوام کے پاس کوئی ایسا ذریعہ

بھی نہیں جس سے عوام اقتصادی اور سیاسی امور کی تہ تک پہنچ جائیں۔ یہ تھے میرے والد کے خیالات!

میرے والد جنگ عظیم اوّل کے خطرات سے بھی آگاہ تھے۔ وہ کہا کرتے تھے کہ مفاد پرست لوگ امریکہ والوں کو اس جنگ میں ضرور گھسیٹ لے جائیں گے۔ اور پھر اس سلسلے میں پروپیگنڈا بھی شروع ہو چکا تھا۔ "ہم بہت زیادہ بیرونی قرضے دے رہے ہیں۔ اور جنگ کا ایک بہت بڑا نتیجہ یہ بھی ہوتا ہے کہ جنگ ملک کے بہترین نوجوانوں کو ختم کر دیا کرتی ہے۔" یہ باتیں بھی میرے والد نے مجھے کئی دفعہ بتائی تھیں۔۔۔!

اتنے میں ہمیں دریا کا نکاس مل گیا۔ یہاں یہ محض ایک ندی سا معلوم ہوتا ہے اور خراماں خراماں سبز پوش کناروں اور سرسبز درختوں کے گرد چکر کاٹتا بہت دور چلا جاتا ہے۔ یہاں دھوپ اور بارش کی کمی نہیں اس لیے یہ مقام بہت ہی سرسبز ہے۔ گھنی جھاڑیوں میں طرح طرح کے پرندے اپنی اپنی بولیاں بول رہے تھے۔

ہم کبھی مشرق، کبھی شمال اور کبھی دوسری جانب اپنی کشتی کو کھیتے۔ دریا کی وسعت بے مقصد نظر آتی تھی۔ لیکن ہمیں دریائے مسی سسی پی پر پورا بھروسا تھا، ہم اس بات سے بے پروا تھے کہ یہ دریا کس سمت بہتا ہے، کیونکہ یہ بات ہمارے علم میں تھی کہ یہی دریا ہمارے کھیتوں میں سے راستہ بناتے ہوئے گذرتا ہے۔ یہ جس طرف بھی مڑتا ہے، مڑے، آخر کار یہ ہمیں ہمارے گاؤں میں ہی لے جائے گا۔ ہم پانی کے تیز دھارے پر کشتی چلاتے رہے حتیٰ کہ مغربی سمت

بادل سُرخ ہو گئے۔ ہم نے کشتی کو کنارے لگایا۔ خیمے کو زمین پر گاڑا اور کھانا پکانے کے لیے آگ جلائی،
آگ کے شعلے جنگل کے تاریک سایوں کے ساتھ گھُل مِل رہے تھے۔ چوڑی سی چپٹی کڑھائی میں دو مچھلیاں تلی جا رہی تھیں۔ دو ایک اُلوؤں کی چیخیں ہمیں سنائی دیں ۔پانی پتھروں سے ٹکرا ٹکرا کر اپنی لے میں گاتا جا رہا تھا اور ہم مچھروں کو دُور کرنے کے لیے اپنے اِرد گرد دھوئیں کا ایک حصار قائم کر رہے تھے۔ پھر ہم نے وہیں کھڑے کھڑے ہی مزے لے لے کر باتیں کرتے ہوئے اپنا گرم گرم کھانا کھایا؛
ہمارا خیمہ تاریک تھا رات کی سیاہی پینڈ کوں نے خوب اُودھم مچا رکھا تھا، اِدھر جھینگر شور مچانے میں کسی سے کم نہ تھے۔ تمام دن کی محنت ذہن میں تحلیل ہو گئی ...... میں پو پھٹتے ہی اُٹھ کھڑا ہوں گا ..... اور معلوم کروں گا کہ کہاں ہوں ..... آخر دریائی سفر میں بھی کوئی شخص راستہ بھول ..... سکتا ..... ہے .....
جہاز کے نیچے مجھے بھورے رنگ کے بہت سے پروانے اڑتے نظر آئے مگر یہ سب میرے تخیل کی تخلیق تھی میں جہاز کو کم بلندی پر لے گیا۔ لیکن ابھی میں سو فٹ ہی نیچے گیا تھا کہ مجھے پھر دُھند نے آگھیرا، چنانچہ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے ۵۰۰ فٹ کی بلندی کی بجائے دو ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرنا چاہیے۔ سمندر اب مجھے تر ساتر سا کر اپنی جھلکیاں دکھا رہا تھا۔ آخر کار تھک کر میں نے یہی بہتر سمجھا کہ اپنی کرسی پر بیٹھے بیٹھے ہی آرام کر لوں اور جہاز کے آلات اور اپنے تخیلی مسافروں کے ساتھ مصروف رہوں، ان ہم سفروں میں سے دو تو میرے شانوں پر

سوار تھے اور بعض اوقات اصرار کرتے تھے کہ میں ان سے مدلل اور مسلسل باتیں کروں۔ انہیں شکایت تھی کہ میں اُن سے باتیں کرنے کی اہمیت کو ابھی پوری طرح نہیں سمجھا!

دھند ہلکی ہو گئی ہے۔ جہاز چمکدار دھوپ میں پہنچ گیا ہے۔ میری آنکھیں جو دھند کی عادی ہو چکی تھیں، سورج کی ان تیز شعاعوں سے چُندھیا گئیں۔ آسمان اب گہرا نیلگوں ہے۔ اور فضا میں کہیں کہیں سفید دھند چھتریاں بن بن کر چمک رہی ہے۔ ہوا کا زور بھی کم ہے اور اب وہ موافق سمت میں چلنے لگی ہے۔ میں نے باد مخالف کے اثرات کو زائل کرنے کے لیے قطب نما کی سوئی کو ۵ درجے بڑھایا ہوا تھا اب میں نے یہ ۵ درجے کم کر دیے۔ اور صحیح راستے پر پرواز کرنا شروع کیا۔ بادل اب بھی دائیں بائیں اور سامنے نظر آتے تھے۔ لیکن ان کے درمیان شگاف فضا کے راستے بھی نمایاں تھے۔ میں نے تھوڑی دیر کے لیے آلات کو اپنی حالت پر چھوڑ دیا۔ اب میں چاروں سمت دیکھ سکتا ہوں۔ اور میری زندگی کی حس بھی مضبوط تر ہو گئی ہے۔

گھڑی چھ بج کر پانچ منٹ کا وقت بتا رہی ہے۔ گذشتہ تین گھنٹوں سے روز نامچہ پُر نہیں کیا گیا۔ میں نے سوچا کہ اس سے کیا فرق پڑتا ہے۔ قبل اس کے کہ میں کچھ درج کروں، میں ایک دوسرے بادل میں جا گھسوں گا۔ اور مجھے جہاز سنبھالنا پڑ جائے گا۔ اور یہ سب اندراجات بھول جائیں گے۔ نیو فاؤنڈلینڈ کو خیر باد کہے اب مجھے دس گھنٹے بیت چکے تھے۔ اور میرے پروگرام کے مطابق آئرلینڈ کے ساحل تک پہنچنے میں مجھے ابھی آٹھ گھنٹے اور لگیں گے اور آئرلینڈ سے چھ سو میل

آگے پرواز کرنے کے بعد میں پیرس کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔ چودہ گھنٹوں کے بعد یہ پرواز ختم ہو جائے گی لیکن یہ سب کچھ اسی صورت میں ہو سکتا ہے، جب کہ موسم صاف رہے، انجن اپنا کام کرتا رہے۔ ہوا موافق ہو اور میں اپنے راستے پر پرواز کرتا رہوں۔۔۔۔ اگر۔۔۔۔ اگر ان میں کوئی۔۔۔۔۔۔

اور اب یہ کیا!۔۔۔۔ سمندر۔۔۔۔ بادل۔۔۔۔ آسمان، سب پر ایک ہیجان سا طاری ہے۔ سمندر کی سطح پر اور فضا کی ہر تہہ میں بادل ہی بادل پھر نظر آنے لگے اور بڑھتے بڑھتے بادلوں کی تہیں بیس بیس ہزار فٹ کی بلندی تک پہنچ گئیں، یہ اور مقام ہے! کیا یہاں بھی دھند پیدا ہوتی رہتی ہے! مجبوراً انہی دبیز تہوں کے اوپر، نیچے اور درمیان میں نے اپنی پرواز جاری رکھی۔ ایسا محسوس ہوتا ہے جیسے میں ایک بہت بڑے اسفنج کے شگافوں اور درزوں میں سے گزر رہا ہوں دھوپ کی شعاعیں میری نشست گاہ میں آگھسی ہیں۔ میری نظریں شمال کی سمت جمی ہوئی ہیں۔ سمندر کا کنارہ جہاز کے بائیں بازو کے نیچے اور میرے راستے کے متوازی کچھ دور تک چلا گیا ہے۔ سمندر کے کنارے سرخ، دھندلی پہاڑیاں درختوں کے جھنڈ اور سنگلاخ چٹانیں پھیلی ہوئی ہیں۔ ایسا معلوم ہوا جیسے درختوں سے بھرے ہوئے چھوٹے چھوٹے جزیرے ساحل سمندر پر پہرہ دے رہے ہیں لیکن میں تو بحر اوقیانوس کے تقریباً وسط میں ہوں۔ کرہ ارض کا نزدیک ترین کنارہ میرے مقام سے ایک ہزار میل سے کم دور نہ ہوگا۔ میں نے اپنا سر خوب جھٹکا اور پھر باہر نظر ڈالی۔ اب مجھے یقین ہو چکا تھا کہ میں جاگ رہا ہوں لیکن ساحل سمندر کی لکیر اپنی جگہ پر قائم ہے۔ مجھے معلوم تھا کہ وسط اقیانوس

میں کوئی قطعہ زمین نہیں، شمال میں گرین لینڈ اور آئس لینڈ کے درمیان کوئی خشکی نہیں اور جنوب میں بہت دور جزائر ایزور[1] واقع ہیں۔۔۔۔۔۔ نہیں نہیں، یہ یقیناً سراب ہے اور دھند کے جزیروں کی شکل میں سمندر پر زمین بن بن کر ابھر رہی ہے۔ یہ جزائر میرے تخیل کی پُرکاری کا نتیجہ ہیں اور ایک بے رحم دھوکا! کیا گذشتہ رات طوفانی ہوا مجھے ساحل یورپ کی طرف اس تیزی سے دھکیل کر لے آئی کہ میں آئرلینڈ کے پاس سے گذر رہا ہوں۔ مجھے ایک جزیرہ اپنے راستے پر نظر آیا۔ یہ جزیرہ بھی درختوں اور پہاڑیوں سے بھرا پڑا تھا، جوں جوں میں اس کی طرف پرواز کرتا گیا، درخت اور پہاڑیاں دھند کے درمیانی شگافوں میں تبدیل ہوگئیں اور ساحل کی ریت دھند کے جھونکے بن کر اڑ گئی

جوں جوں سورج بلند ہوتا گیا، بادل راستے سے ہٹتے گئے۔ اُفق کی دھاک اب زیادہ تیز اور چمکدار ہوگئی میں نے سوچا کہ اب مجھے اپنے کام میں مصروف ہوجانا چاہیے۔ صحیح راستہ متعین کرنے میں زیادہ کوتاہی نہیں کرنی چاہیے۔ بے پرواہی کا ہر لمحہ میری پرواز کے خطرات میں اضافہ کر رہا ہے۔ اور میرے نفس کی کوتاہی کی بدولت ایک اچھے ہوا باز کے نام پر بٹہ لگ رہا ہے۔ مجھے شرمندگی محسوس ہوئی۔ تھکاوٹ اور سخت کام انسانی کردار کا امتحان لیتے ہیں۔ میں نے محسوس کیا کہ میں اس امتحان میں ناکام رہا ہوں۔ میں خواب آور حالت میں پرواز کر رہا ہوں۔ ابھی چند گھنٹے قبل میرا جہاز

---

(1) Azores Island

صحیح راستے پر پرواز کر رہا تھا۔

میرے جسم کی ناتواں طاقت اب بالکل ختم ہو چکی ہے۔ پرواز کے تیئس گھنٹے ختم ہو چکے ہیں، روزنامچے کے اندراجات کا سلسلہ منقطع ہو چکا ہے۔ اس لیے مزید اندراجات کا اب کوئی فائدہ نہیں ہے۔ میں ۲۳۰۰ میل پرواز کر چکا ہوں اور پیرس اب تیرہ سو میل رہ گیا ہے۔ جزیرہ سینٹ جان پہنچ کر میں نے قطب نما کی سوئی ۵ درجے آگے کر دی تھی۔ تاکہ اپنے نقشے کے تعین کردہ راستے کے مطابق صحیح طور پر شمالی سمت پرواز کرتا رہوں۔ میرا خیال تھا کہ ان ۵ درجوں کی تبدیلی اب تک مجھے اپنے راستے پر لے آئی ہوگی میں نے قطب نما کی سوئی کو ایک بار پھر بدلا اور مزید ۳ درجے راستہ کو تبدیل کرنے کی غرض سے بڑھا دئے۔ لیکن پھر خیال آیا کہ اور وجوہات بھی ہیں، اور ان کا خیال بھی لازمی ہوگا۔

جہاز کا رفتار پیما ۹۰ میل فی گھنٹہ سے کچھ زیادہ دکھا رہا ہے۔ اگر موافق ہوا نے میری رفتار میں ۳۰ میل کا اضافہ کر دیا ہو تو نیو فاؤنڈ لینڈ سے یہاں تک ہر سو میل فی گھنٹہ کی رفتار میں ۲۰ میل کا اضافہ کیا جا سکتا ہے۔ میں نے نیو فاؤنڈ لینڈ کب چھوڑا؟ سوچتے سوچتے میں خود ہی ان بندسوں کے چکر سے گھبرا گیا۔ جزیرہ سینٹ جان نیویارک سے سوا گیارہ گھنٹوں کا راستہ ہے اور اب مجھے نیویارک چھوڑے ۲۳ گھنٹے ہو چکے ہیں۔ ۲۳ میں سے اگر گیارہ کو تفریق کر دیا جائے ... اور گیارہ دو ہوئے بائیس ... گیارہ اور بارہ ہوئے تیئس ... تیئس! آخر اس تیئیس کی کیا ضرورت ہے؟ میں اس عدد کو کیا کروں گا؟ اس کا کون سا

استعمال میرے لیے مفید ہے ؛ چند منٹوں کے بعد میں پھر اسی قسم کا حساب کرتا پھروں گا ۔ ۔ ۔ اب تو کچھ سمجھ میں نہیں آرہا ۔ ۔ ۔ شاید کچھ دیر بعد دماغ صاف ہو جائے اور میں پھر سمجھنے لگوں ۔ ۔ ۔ آخر تیئیس کی تلاش میں کوئی بات ہوگی ۔ جواب مجھے ملتی نہیں ۔ مجھے کچھ دیر کے لیے اپنے دماغ کو آرام دینا چاہیے ۔

" لنڈ برگ نیند کی حالت میں تمہارا دماغ دوسروں کی نسبت بہتر کام کرتا ہے "

میری یونیورسٹی کے اُستاد مسٹر لِوَر مُور[1] کے الفاظ میرے کانوں میں گونجنے لگے ۔ مجھے اپنے زمانہ کالج کے وہ دن یاد آ گئے جب میں انجنیئرنگ کی تعلیم لے رہا تھا ۔

" لیکن تمہارے حساب کو کیا ہو گیا ہے ؟

" لنڈ برگ ! تمہارے مضامین سب اچھے ہیں لیکن قواعد اور ہیجے تمہارے بس کا روگ نہیں معلوم ہوتے "

میرا انگریزی کا اُستاد مسٹر برائس[2] میرے سامنے بیٹھا کہہ رہا تھا ۔ اس وقت میں سوچا تھا کہ میں انگریزی کی جگہ انجنیئرنگ پر زیادہ زور دوں گا ۔ میرا خیال تھا کہ اس طرح میں اپنے نتیجے کی اوسط کو خطرے کی حد سے بچا سکوں گا ۔ ہو سکتا ہے کہ اگر میں اچھا طالب علم ہوتا تو آج یہ سمجھ سکتا کہ ۲۴ گھنٹے کا جو عدد نکلتا ہے اس سے مجھے کیا کام لینا ہے ۔ ہو سکتا ہے کہ یہ سب سزا زمانہ طالب علمی

(۱) Mr. Livermore (۲) Mr. Bryce

میں محنت نہ کرنے اور لاطینی، شاعری اور طبیعیاتی اصول یاد نہ کرنے کی وجہ سے حل رہی ہو۔ شاید ۲۲ کا عدد پیرس پہنچنے کی کلید ہو اور میں اس کے استعمال سے ناواقف ہوں۔ میں اس لیے فیل ہو گیا کہ لا = ۲۲ کے سوال کو حل نہ کر سکا۔ . . .

نتیجہ . . . . جہاز کے پتوار کو ۵ درجے . . . . درست کرنا پڑا

میری زندگی میں صرف ایک استثنائی قسم کا واقعہ پیش آیا تھا۔ وہ ٹیکساس کے فوجی سکول میں ہوا بازی کے امتحان کا نتیجہ تھا۔ میں اس امتحان میں اوّل رہا تھا! شاید اس لیے کہ اتنی محنت میں نے پہلے کبھی نہ کی تھی۔ ہوا بازی کے شہپر[1] - اقلیم پرواز کے لیے ایک نقرئی پروانہ راہداری کا درجہ رکھتے ہیں۔ ان شہپروں کو حاصل کرنے کے بعد ہوا باز کو ہر قسم کا جہاز اڑانے کا حق مل جاتا ہے۔ اور اسے سیکنڈ لفٹیننٹ کے اعزازی نشانات پہننے کا حق بھی حاصل ہو جاتا ہے۔

اب ذرا پھر حساب کرنا چاہیے۔ میں نے کل شام سات بج کر بیس منٹ پر جزیرہ سینٹ جان پر سے پرواز کی۔ اس وقت گھڑی سات بج کر بیس منٹ صبح کا وقت بتا رہی ہے۔ نیو فاؤنڈ لینڈ چھوڑے اب بارہ گھنٹے گذر چکے ہیں۔ سو میل فی گھنٹہ کی رفتار کے حساب سے اب مجھے ساحل آئرلینڈ سے سات سو میل سے بھی کم دور ہونا چاہیے۔ لیکن موافق ہوا کی رفتار خلاف اُمید طور پر مدد کرتی رہی ہے اور رفتار بھی تیز ہے۔ فرض کیا کہ جزیرۂ سینٹ جان چھوڑنے کے بعد میں ایک سو بیس میل فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑتا رہا ہوں۔ تو بارہ گھنٹوں میں مجھے ۱۴۴۰ میل پرواز کر لینی

---

(1) Wings (پڑے یا دھات کے بنے ہوئے شہپر جو ہوا باز اپنے کوٹ پر لگاتا ہے)

چاہیے۔ نیو فاؤنڈ لینڈ سے آئیر لینڈ کا ساحل ۱۸۶۰ میل دور ہے۔ ۱۸۶۰ میں سے ۱۴۴۰ کو تفریق کر دیا جائے تو ۴۰۰ میل باقی رہ جاتا ہے۔ اس لیے ہو سکتا ہے کہ آئیر لینڈ کا ساحل فقط ۴۰۰ میل دور ہی ہو۔

ہو سکتا ہے کہ ساحل آئیر لینڈ ۴۰۰ میل سے بھی قریب ہو شاید گذشتہ رات ہوا ساٹھ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے چلتی رہی ہو اور میں تمام رات ۱۵۰ میل اور اس کے بعد ۱۲۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار سے پرواز کرتا رہا ہوں .... نہیں .... یہ محض خام خیالی ہے .... ایسے خیالی پلاؤں سے یہ سوال حل نہیں ہو سکتا اور پھر کسی اور ہندسوں کے چکر میں بھی پھنسنا بھی نہیں چاہتا۔ بہتر ہے کہ ہوا کی اس قدر مہربانی پر میں زیادہ بھروسا نہ کروں۔ مجھے اپنے اصلی اندازہ کے مطابق ۱۰۰ میل فی گھنٹہ کی رفتار ہی سے اپنے راستہ کا حساب کرنا چاہیے۔ مجھے اس مایوسی کا سامنا کرنے کے لیے بھی تیار رہنا چاہیے جو میرے حساب کردہ وقت معینہ پر ساحل آئر لینڈ پر نہ پہنچنے کی صورت میں ظاہر ہو گی۔ بہتر ہے کہ اُمید اور موافق ہواؤں پر ہمیں زیادہ بھروسا نہ کرنا چاہیئے۔

لیکن باد مخالف اور بارش کے طوفانوں کے گرد پرواز اور راستے سے ہٹ ہٹ کر اُڑنے کی تصیح کیسے کی جا سکتی ہے؟ یہ ایک دوسرا مسئلہ ہے میں تھوڑی دیر آرام کرنے کے بعد اس کا حل معلوم کروں گا۔

بابِ نہم

(پرواز کا آج دوسرا دن ہے اور پیرس ابھی ایک ہزار میل دُور ہے۔ کیا ایک تھکا ہارا ہوا باز ایک رات اور زندہ رہ سکتا ہے؟ پھر مجھے زمین کے آثار نظر آئے .... یہ سراب تو نہیں تھا .... ایک اور سراب ......)

ابھی تک بکھرے ہوئے بادل میرے جہاز کے اوپر اڑتے پھر رہے تھے ان بادلوں کا سایہ اور سورج کی شعاعیں کبھی کبھی میرے جہاز پر بھی آ پڑتیں مگر رفتہ رفتہ فضا صاف ہوتی گئی۔ کچھ دیر بعد سمندر دور تک نظر آنے لگا۔ اب سورج نے اپنا سکہ اچھی طرح جما لیا اور چمکتا ہوا سمندر تا حدِ نگاہ میرے سامنے پھیل گیا وہ ایک بے کنار ریگستان کی طرح میری آنکھوں کو چندھیانے لگا۔

دن کی روشنی اب پوری طرح نمایاں ہو چکی تھی، مجھے اُمید تھی کہ میرا جسم

بھی اب تازہ ہو جائے گا اور مجھے اپنے حواس پہ پورا قابو ہو جائے گا، مگر نیند کا غلبہ صبح کی طرح بدستور ایک کابوس بن کر مجھ پر سوار تھا۔ میں نے محسوس کیا کہ مجھ میں کچھ نہ کچھ نقص ضرور پیدا ہو گیا ہے۔ میری آنکھیں کافی عرصے تک بند ہو جاتیں اور میں انتہائی ذہنی کوشش کے باوجود انہیں نہ کھول سکتا۔ گویا میرے پپوٹوں کے پٹھے اور اعصاب میرے اختیار میں نہ رہتے تھے۔ میں بیداری کی حالت میں خواب دیکھ لیتا اور محض اندھا دھند جہاز کو اڑائے لیے جاتا! میرے دماغ میں رہ رہ کر یہ خیال آتا کہ میں نیند پہ کیوں غالب نہیں آسکتا۔ میرا ذہن راستہ معلوم کرنے کے مسائل حل کرنے سے عاجز تھا۔ اس وقت میں شمالی اوقیانوس کے وسط سے کچھ ادھر پرواز کر رہا تھا، پرواز کی دوسری صبح تقریباً تقریباً گذر چکی تھی۔ میں پہلے پہر کی آخری حد پر تھا۔ لیکن ابھی تک مجھے اپنی جغرافیائی پوزیشن کا اندازہ نہیں ہو سکا تھا، یہ قطب نما مجھے کہاں لیے جا رہا ہے؟ ہو سکتا ہے کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس نقشے پہ بنائے ہوئے میرے عظیم دائرہ کے راستہ سے سینکڑوں میل دور ہٹ چکا ہو!

مجھے ڈر ہوا کہ میں وقت اور پٹرول دونوں ضائع کر رہا ہوں، کیونکہ ہوا اور پٹرول ملانے والا آلہ صرف اندازاً ہی کام کر رہا ہے! کیا میں واقعی اتنا کمزور ہو چکا ہوں کہ میں زیادہ عرصہ تک اپنے قوائے جسمانی کو قابو میں لا کر جہاز کا نیا راستہ متعین نہیں کر سکتا؟ کیا یہ نیم خوابی کی گھڑیاں، جہاز کو پیرس لے جانے کی نسبت زیادہ اہم ہو چکی ہیں۔ میری قوت ارادی نے جواب دیا کہ مجھے ہوشیار ہو جانا چاہیے اور اپنے تمام قویٰ کو یکجا کر کے اس سلسلے میں ایک آخری فیصلہ کر لینا چاہیے۔ میں نے

اپنے گلے پر زور سے مکا مارا ۔ لیکن مجھے مطلقاً کوئی درد نہ ہوتی ! اب کہ میں نے ایک اور بہت زور کا مکا اپنے جسم پر مارا ، لیکن جسم سے بھی درد یا تکلیف یا احساس کا کوئی ردِ عمل نہ پیدا ہوا ۔ دراصل تھکاوٹ سے میرا جسم سو چکا تھا ۔ مزید کوشش بے کار تھی ...... میں نے ہار مان لی ......

لیکن ! ...... پیرس ابھی ایک ہزار میل دُور ہے ! اگر واقعی میں اپنے آپ میں اتنی دماغی توانائی نہیں پاتا کہ صحیح راستہ ڈھونڈھ نکالوں تو مجھے ساحلِ یورپ تک پہنچنے ، ساحل کو دُھند کے لباس میں مستور دیکھ کر ایک اور رات بادلوں پر چکر کاٹنے اور محض تضیع اوقات کے لیے پرواز کرنے کے لیے تیار ہو جانا چاہیے ! ...... ایک اور رات ! ۱۲ گھنٹے ! ....

میں اس نئی مصیبت کو کیسے برداشت کر سکوں گا ، جب کہ میرا جسم و دماغ دونوں شل ہو چکے ہیں ، اور جب کہ نہ میرا ذہن بیدار ہے اور نہ میرا جسم میرے قابو میں ہے ! لیکن بصورت ناکامی میرے لیے کیا چارہ ہے ؟

اس کے سوا اور کوئی چارہ نظر نہ آیا کہ میں موت کے لیے تیار ہو جاؤں ! اب مجھے محسوس ہونے لگا کہ میری اپنی زندگی بھی خطرے میں ہے ، شاید شدید خطرے میں ! دماغ کے دُھندلکوں میں غور کرنے کے بعد مجھے یقین ہو گیا کہ اگر اس وقت میں شکست کھا گیا تو یقیناً میرا شمار ان جن بھوتوں میں ہو جائے گا جو میری نشستگاہ میں میرے ساتھ ہم سفر تھے ۔ ان کو میرے جہاز میں آئے ہوئے اب دو گھنٹے ہو چکے تھے ۔ یہ خیالی صورتیں اب میرے جہاز کے اگلے حصے پر جمع ہو رہی تھیں ۔ ان کی آوازیں انسانوں کی آوازوں سے ملتی جلتی تھیں اور وہ مجھے بار بار ہدایات دے رہی تھیں !

شاید یہ آوازیں مجھے کسی اور ہی دُنیا کے پیغامات پہنچانے آئی تھیں!

میں نے اپنے پاؤں اور ٹانگوں کو مروڑا۔ اپنی چھاتی اور پیٹ کے پٹھوں کو زور زور سے دبایا، پاؤں کو جہاز کے فرش پر زور زور سے جھٹکا، اپنے جسم کو بیٹھے بیٹھے اپنی کرسی پر سے اُچھالنے کی کوشش کی، جہاز کی تحرک کل، یعنی چھڑی کو پورے زور سے بھینچا، تاکہ ہوا بازی کی پٹی پر زور پڑے اور پھر اسے زور سے جھٹکا دیا تاکہ اپنی جگہ پر مضبوطی سے جما رہوں، میں نے ارادہ کیا کہ میں نیند کے تاروں کو جو ایک مکڑی کے جالے کی طرح مجھے ہر طرف سے گھیرے ہوئے تھے توڑ دوں گا۔ لیکن مجھے اس وقت سانس لینے کے لیے ہوا کی ضرورت تھی۔۔۔۔۔ تختہ الآلات معلوم نہیں کیا دکھا رہا تھا اور میں ہندسوں کو دیکھ رہا تھا مگر میرا دماغ انہیں سمجھنے سے قاصر تھا۔۔۔۔ میں ایک طرف کو جھکا اور اپنے چکر کھاتے ہوئے سر کو کھڑکی سے باہر نکالا، مجھے یہ بھی معلوم نہیں تھا کہ جہاز بلندی کی طرف جا رہا ہے یا پستی کی طرف مائل ہے۔ متوازن پرواز کا تمام احساس میرے ذہن سے بالکل غائب ہو چکا تھا۔ میں یہ بھی فیصلہ نہیں کر سکتا تھا کہ چھڑی کو آگے کروں یا اپنی طرف کھینچوں نہیں اتنا زیادہ نہیں! چکر لگاؤں، جہاز کو ایسے زاویہ پر اڑاؤں جہاں وہ رکتا رکتا رہ جائے۔۔۔۔ مگر نہیں! ذرا ٹھہر جاؤں تو بہتر ہے۔۔۔۔۔ دیکھتے ہی دیکھتے افق میری نظروں سے اوجھل ہو گیا۔۔۔ میری آنکھیں مُند گئیں۔۔۔

مگر میری پرواز جاری رہی!

ہوا کے ایک تازہ جھونکے نے میری آنکھیں کھول دیں اور میرے پھیپھڑوں کو ہوا سے بھر دیا۔ کیا میں اپنے شعور کو برقرار رکھ سکتا ہوں، اب میں سطح سمندر

کے بہت قریب پرواز کر رہا تھا، اس لیے میں نے خوب گہرے سانس لیے، تاہم میرے پھیپھڑے کوئی محدود رقبہ تو تھے نہیں کہ سما لیتا چلا جاتا، یہ کوشش بھی ختم ہو گئی..... دیکھتے ہی دیکھتے..... سمندر، آسمان، جہاز..... اس کے آلات، غرض کہ سب چیزیں تاریکی میں تحلیل ہو گئیں........

اے میرے خدا مجھے طاقت دے!

سمندر ایک بار پھر سبز اور آسمان گہرا نیلا ہو رہا تھا، جہاز کے آلات مجھے گھور رہے تھے اور ان پر تحریر شدہ ہندسے میری نظروں میں جمے ہوئے تھے۔ مجھے محسوس ہوا کہ میں ایک ابدی غار میں لٹک رہا ہوں...... اپنی انگلیوں کے سہارے..... ایک چٹان کے ساتھ..... لیکن..... لیکن میری انگلیوں میں طاقت عود کر رہی تھی اب میرے ہاتھوں نے چٹان کو مضبوطی سے پکڑ لیا، اب میں اپنی کلائیوں کے سہارے اوپر اٹھنے لگا ہوں، اب میرا اوپر کا دھڑ، آہستہ آہستہ چٹان کے اوپر کھنچ آیا ہے..... اب چٹان کے اوپر رینگ رہا ہوں..... غالباً میرا شعور واپس لوٹ رہا تھا.....

میں نے محسوس کیا کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس آہستہ آہستہ اوپر اُٹھ رہا ہے میں نے چھڑی کو آگے کی طرف دبایا، تیوار پر سے پاؤں اُٹھا لیے، تاکہ جہاز اِدھر اُدھر مڑنا بند کر دے، اپنے سر کو باہر رکھا تاکہ لمبے لمبے سانس لے کر دماغ پر سے تھکاوٹ کی دُھند کو دُور کر دوں، خدا خدا کر کے میرے منتشر حواس یکجا ہونے شروع ہوئے، آخر کار مجھے محسوس ہوا کہ میں نے نیند کے طلسم کو توڑ دیا ہے۔ موت کے بھیانک منظر نے میری جسمانی طاقت کے آخری ذخائر کو یکجا کر دیا،

میں نے ایسا محسوس کیا کہ میں ایک شدید قسم کی بیماری کے بعد صحت یاب ہو رہا ہوں۔ میں اب نہایت سکوں سے بیٹھا ہوا کھڑکی سے باہر دیکھ رہا ہوں اور رفتہ رفتہ میری فتح اور جسمانی طاقت کی بحالی کا یقین دونوں محکم ہوتے گئے۔ دیکھا کہ سمندر بہت خوبصورت ہے اور آسمان نہایت صاف اور سورج ایک بے مثال چراغ! ہر طرف روشنی ہی روشنی تھی! یہ لمحہ بہت حسین تھا! مستقبل میں خواہ کچھ ہی ہو لیکن زندگی کا یہ لمحہ میرے لیے بہت درخشندہ، بہت پُر کشش اور بہت پیارا تھا!

میں نے اپنی جغرافیائی پوزیشن کا اندازہ لگانے کی طرف اپنی توجہ مبذول کی۔ اب یہ مسئلہ میرے لیے لاینحل نہ تھا، میں نے دیکھا کہ میں سمندر کا بیشتر حصہ پیچھے چھوڑ آیا ہوں، میرے سامنے اک فوری مسئلہ اب ائرلینڈ کا صحیح راستہ پکڑنے کا تھا کیونکہ سمندر عبور کرنے کے بعد مجھے اسی سرزمین میں پہنچنے کی توقع تھی۔ جہاز کی ٹنکیوں میں ابھی کافی پٹرول باقی تھا اور جہاز یا اس کے انجن میں خرابی کے کوئی آثار نمایاں نہ تھے۔ مختلف آلات کی سوئیاں اپنی اپنی جگہوں پر قائم اپنا کام کر رہی تھیں۔ اب میں در اصل بالکل بیدار ہو چکا تھا۔ اس وقت دوپہر کا عمل تھا۔ مجھے پھر یقین ہونے لگا کہ اس مہم میں میں ضرور کامیاب ہو جاؤں گا اور یورپ تک صحیح وسالم پہنچ کر لابورژے کے ہوائی مستقر پر ضرور بالضرور اُتروں گا!

میں نے گھڑی پر منٹوں کے نشانات پر نظر دوڑائی . . . . سات بچاس . . . سات اکاون . . . . سات باون . . . نیو یارک کے وقت کے مطابق مجھے پرواز

---

(1) Geographic position

شروع ہوئے پورا ایک دن گذر چکا تھا۔ کل اسی وقت میں جزیرہ لانگ کے ہوائی مستقر پر ٹیلیفون کے تاروں کو عبور کر رہا تھا۔

اب مجھے روزنامچہ پُر کرنا چاہیے۔ لیکن نہیں راستے کا تعیّن کرنا زیادہ ضروری ہے۔ میں اپنی تمام تجویزیں ذہن پوری طرح صاف ہو جانے کے بعد تیار کروں گا۔ مجھے یہ قوی خیال تھا کہ کل شام سینٹ جان چھوڑنے کے بعد میں نے جہاز کو جنوبی سمت پر ڈال دیا تھا۔ اس وقت بھی میں اپنے عظیم دائرے کے راستے سے ۹۰ میل جنوب کی طرف تھا۔ لیکن اپنے راستے سے ہٹ کر سینٹ جان پر پرواز کرنے سے جو فرق پیدا ہو سکتا ہے ان حالات میں مجھے خیال آیا کہ مجھے ان چیزوں کو بھول جانا چاہیے۔ میں نے اپنے نقشوں کے مختلف ٹکڑوں کو اپنے گھٹنوں پر بچھایا اور جہاز کے جنوبی سمت پھر جانے کے مسئلہ کا صحیح طور پر جائزہ لیا۔

میں نے سب سے پہلے گذشتہ رات طوفانوں سے بچنے کے لیے جہاز کو اصل راستے سے ہٹانے کے متعلق غور کیا۔ اکثر اوقات میں ان طوفانوں سے بچنے کے لیے پندرہ بیس درجے جنوب کی طرف پھر جاتا تھا۔ چاند نکلنے کے بعد میں کئی بار شمالی سمت پھرا تاکہ بار بار جنوبی سمت مڑنے کا ازالہ ہو سکے۔ غالباً میں اپنے راستے سے پچیس اور پچاس میل کے درمیان ہٹ کر اڑتا رہا ہوں۔

دوسری چیز جس پر مجھے غور کرنا ہے اس کا تعلق مقناطیسی طوفانوں[1] کی وجہ سے میرے قطب نما کی سوئی کا بار بار اپنی جگہ سے ہٹ جانے سے تھا۔ یہ سوئی جتنی

---

(1) Magnetic Storms

ایک طرف جھک جاتی تھی، اتنی ہی دوسری جانب۔ اس چیز کو میں نے ایک نامعلوم سفر کے طور پر ذہن میں رکھ لیا۔ یعنی اپنے سوال میں اسے لا کی حیثیت دی۔ بعض اوقات میں ستاروں کی مدد سے بھی نکستہ معلوم کرتا رہا۔ لیکن ستارے اپنی گردش کے سبب ہوا باز کو جنوب کی طرف جانے کی ہدایت کر دیتے ہیں۔ اس عنصر کے پیش نظر مجھے حساب کرتے وقت اپنے راستے سے مزید دس میل، یا بیس میل جنوبی سمت ہٹ جانے کے امکان کو بھی نظر انداز نہیں کرنا چاہیے۔

چوتھا عنصر کل رات اور آج صبح کی ہوا کی نامعلوم سمت اور تُندی سے متعلق تھا۔ میرے لیے یہ اُمید کرنے کی کافی وجوہات تھیں کہ گذشتہ رات بادلوں کے اُوپر پرواز کے دوران میں ایک موافق ہوا میری مدد ضروری کرتی رہی۔ ممکن ہو سکتا ہے کہ اس ہوا نے مجھے کئی میل جنوب کی طرف دھکیل دیا ہو۔ چونکہ یہ بات بھی معلوم کرنے کا کوئی ذریعہ نہیں، اس لئے اسے بھی قدرے نامعلوم سمجھنا چاہیے۔

اب مجھے ان عناصر پر غور کرنا چاہیے جو میرے جہاز کو اصل راستے سے ہٹا کر شمالی سمت ڈالنے میں ممد رہے۔ گذشتہ سات گھنٹوں سے میں نے قطب نما کی سوئی کو نہیں بدلا تھا۔ حالانکہ اپنے عظیم دائرے کے راستے پر صحیح پرواز کرنے کے لیے قطب نما کی سوئی کو ہر گھنٹے کے بعد بدلنا ضروری تھا۔ میں نے سوچا کہ اس بے توجہی کی وجہ سے میں پانچ دس میل شمالی سمت ہٹ چکا ہوں گا۔ اسی قسم کی غلطی میری کئی گھنٹے کی شکست اور غلط پرواز سے بھی ہوئی ہو گی۔ بعض اوقات میں دو یا تین درجے، بعض اوقات ۱۰ درجے اور بعض اوقات تقریباً ۲۵ درجے اپنے راستے سے ہٹ جاتا تھا۔ ارضی قطب نما کی سوئی عموماً اپنے مرکز سے

بائیں طرف جھکی رہی، میرے اندازے کے مطابق اس سے ۵ ہ سے ۰ ۵ میل تک غلطی واقع ہو سکتی تھی!

مختصر یہ کہ میرے حساب کے مطابق صحیح راستے سے جنوبی سمت ہٹ جانے میں ۳۵ سے ۷۰ میل اور شمالی سمت ہٹ جانے میں ۵ ۳ سے ۶۰ میل تک کی غلطی واقع ہو چکی ہو گی۔ لا کی اب دو نامعلوم قدریں ان غلطیوں کے علاوہ تھیں ان دونوں قدروں کو زیادہ سے زیادہ اہمیت دینے سے میں صحیح راستے سے شمالی یا جنوبی سمت اپنی صحیح جغرافیائی پوزیشن معلوم کر سکتا تھا۔

فرض کیا کہ اگر گذشتہ رات اور آج صبح کی نامعلوم ہوا پچاس میل فی گھنٹہ کی رفتار سے شمالی سمت سے چلتی رہی ہو تو سات گھنٹوں کی پرواز کے بعد میں اپنے راستے سے ۳۵۰ میل جنوب کی سمت ہٹ گیا ہوں گا۔ اس مد میں طوفان کے گرد چکر کاٹنے اور ستاروں کی مدد سے پرواز کرنے سے جو غلطیاں واقع ہوئیں، ان کے لیے اگر ۷۰ میل اور جمع کر لیے جائیں تو یہ ۴۲۰ میل بن جاتے ہیں۔ قطب نما کی خرابی کے لیے اگر ۵۰ میل مزید جمع کیے جائیں تو کل ۴۷۰ میل بن جاتے ہیں، ۴۷۰ میل میں سے اگر ۲۵ میل قطب نما کی سوئی کے ادھر ادھر ہل جانے کے نکال دیے جائیں تو ۴۴۵ میل باقی رہ جاتے ہیں۔ ان تمام چیزوں کے علاوہ مجھے اس چیز کا بھی خیال رکھنا چاہیے کہ میں جہاز کو اپنے عظیم دائرے کے راستے پر رکھنے کے لیے ۵ میل شمالی سمت پرواز کرتا رہا ہوں۔ ان سب چیزوں کو پیش نظر رکھنے کے بعد میں یہ کہہ سکتا ہوں کہ میں اپنے اصل راستے سے غالباً ۴۴۰ میل جنوبی سمت ہٹ گیا ہوں گا۔

میں نے اپنے نقشے پر نظر دوڑائی، ۴۴۵ میل مجھے ساحل سے دور ہٹا رہے تھے۔ اگر میں واقعی اتنے فاصلے پر ہوں اور اسی طرح اپنے موجودہ رستے پر قائم رہوں تو میں خلیج بسکے کے قریب ساحل یورپ کو ہاتھ لگاؤں گا۔ ....

.... یعنی غروب آفتاب کے بعد .... اگر بادلوں نے چاند کو چھپا لیا اور میں ساحلی نشانات یا کسی شہر کو نہ پہچان سکا تو مجھے انجن کی رفتار کم کر کے تمام رات بیدار رہنا پڑے گا۔ اور دوسری صبح کا انتظار کرنا پڑے گا۔ ہو سکتا ہے کہ اس کے بعد میرے جہاز میں پیرس تک پہنچنے کے لیے بھی پٹرول نہ رہے!

ہو سکتا ہے کہ مجھے ۲۰ درجے شمالی سمت مڑنا پڑے۔ اگر یہی بہتر ٹھہرا تو شاید میں اپنے راستے سے کافی دور ہٹ کر آئرلینڈ کے اوپر پہنچ جاؤں گا۔ اگر میں شام سے پہلے پہلے کسی خطۂ زمین پر پہنچ گیا تو اپنی جغرافیائی حیثیت معیّن کرنے کے علاوہ لابورژے کے ہوائی مستقر کا راستہ بھی متعیّن کر لوں گا۔

لیکن یہ بھی ہو سکتا ہے کہ سپرٹ آف سینٹ لوئس پہلے ہی اپنے راستے سے شمالی سمت پرواز کر رہا ہو۔ فرض کیا کہ گذشتہ رات ہوا پچاس میل فی گھنٹہ کی رفتار سے جنوبی سمت چلتی رہی۔ سات گھنٹوں میں ہوا کی وجہ سے میں ۳۵۰ میل شمالی سمت ہٹ گیا ہوں۔ ۵۰ میل قطب نما کی سوئی کے غیر متوازن رہنے کے ۵۰ میل قطب نما کے جھٹکے کھانے کے اور ۱۰۰ میل صحیح وقت پر راستہ نہ بدلنے

---

(1) Bay of Biscay (فرانس کے مغربی ساحل پر ایک خلیج

کے کل مجموعہ ہوا ۔ ۳۶۰ میل۔ اس میں سے اگر ۲۵ میل طوفانوں کے گرد چکر کاٹنے کے اور دس میل ستاروں کی مدد سے راستہ معلوم کرنے کے تفریق کر لیے جائیں تو ۳۲۵ میل بچتے ہیں۔

اگر میں واقعی اپنے راستے سے اتنا فاصلہ شمالی جانب ہٹ گیا ہوں تو میں ضرور آئرلینڈ پہنچ جاؤں گا۔ اگر میں اپنے متعین کردہ راستے سے ۲۰ درجے اس مفروضے پر کہ میں بہت کافی جنوب کی سمت ہٹ چکا ہوں منہا کروں تو شاید میں جزائر برطانیہ کے اوپر پہنچ ہی نہ سکوں۔ اس صورت میں میرا جہاز ناروے کے دھندآلود ساحل پر جا نکلے گا۔

شمالی سمت کی ہوا ۔ ۔ ۔ ۔ جنوبی سمت کی ہوا ۔ ۔ ۔ ۔ لیکن ان کے علاوہ اور بھی کئی امکانات ہو سکتے ہیں، فرض کیا کہ گذشتہ رات میں باد مخالف میں پرواز کرتا رہا۔ یعنی مشرقی سمت کی پچاس میل فی گھنٹہ کی رفتار کی ہوا میں۔ ایسی ہوا نے میرے جہاز کی رفتار کو یقیناً کم کر دیا ہو گا۔ اس صورت میں مجھے آئرلینڈ سے تقریباً ایک ہزار میل دور ہونا چاہیے۔ اب میں اگر قطب نما کے بتائے ہوئے راستے میں ۲۵ درجوں کی تبدیلی کروں تو میں گلاسکو[1] پہنچ جاؤں گا۔

فرض کیا ۔ ۔ ۔ اور پھر اگر تائید ایزدی شامل حال ہو تو سبھی کچھ ہو سکتا ہے ۔ ۔ ۔ یعنی واقعی اگر ہوا میرے موافق رہی ہو اور اس کی رفتار ۵۰ میل فی گھنٹہ تھی تو اب مجھے آئرلینڈ سے ۳۰۰ میل دور ہونا چاہیے۔ اس صورت میں

---

(1) Glasgow

جہاز کو شمالی سمت لے جانے کی ضرورت نہ تھی۔ کیونکہ اپنے متعین کردہ راستے سے جنوبی سمت ہٹ جانے کے باوجود بھی مجھے اُمید تھی رات سے پہلے ہی میں ساحل فرانس پر پہنچ جاؤں۔

اس وقت شمالی سمت مُڑنے کے خلاف تین باتیں تھیں اور اس کے حق میں صرف ایک بات تھی۔ ان حالات میں میرے لیے یہی بہتر تھا کہ سان ڈیگو میں بنائے ہوئے راستے کے ابتدائی نقشے پر قائم رہوں۔ یہ نقشہ میں نے اس وقت بنایا تھا جب میرا جہاز زیر تعمیر تھا۔ اس وقت میں نے نقشوں کو اپنے سامنے رکھ کر یہ فیصلہ کیا تھا کہ میں قطب نما کے بتائے ہوئے راستے کو صرف جانے پہچانے اور نہایت ہی امکانی حالات کے پیش نظر اور سمندر کا بیشتر حصہ عبور کر لینے کے بعد ہی بدلوں گا میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے اپنی جغرافیائی پوزیشن، آئرلینڈ کے مغربی ساحل کو کاٹنے والی سمت الراس کے مشرق کی طرف متعین کرنے کے بعد زمین کی تلاش کرنی چاہیے۔ اگر اس صورت میں مجھے کوئی زمین نظر نہ آئی تو میں قطب نما کی سوئی کو تیس درجے اپنے راستے سے پیچھے کروں گا۔ مجھے یقین تھا کہ اس طرح ہوا کی سمت کی پرواہ کیے بغیر یا اپنے راستے میں نقص واقع ہونے کے باوجود میں آئرلینڈ یا انگلستان یا فرانس کے شمالی ساحل کے کسی نہ کسی حصہ پر ضرور پہنچ جاؤں گا۔

میں نے سوچا کہ نیوفاؤنڈلینڈ چھوڑنے کے بعد مجھے اپنی رفتار کا اندازہ ۱۲۰

میل فی گھنٹہ کے حساب سے کرنا چاہیے۔ فرض کیا کہ میں نے ایک گھنٹہ طوفانوں کے گرد چکر کاٹنے، قطب نما کے جھٹکوں اور پرواز کی دیگر غلطیوں پر ضائع کیا ہے۔ اس صورت میں مجھے آئرلینڈ سے ۲۰۵ میل دُور ہونا چاہیے۔ اگر یہ ہو تو اصل راستے سے شمالی یا جنوبی سمت ہٹنے سے جو غلطیاں واقع ہوئی ہوں وہ درست ہو سکتی ہیں۔ علاوہ بریں ان میں اتنا فرق بھی نہیں تھا کہ میں اپنے جہاز کو متعیّن کردہ راستے سے ہٹاتا۔

اب میں نے جہاز کی پرواز پر باد مخالف کے اثرات کا اندازہ لگانا شروع کیا۔ میں نے سمندر کی لہروں کی طرف دیکھا۔ لہریں میرے راستے کے متوازی اُٹھ رہی تھیں۔ ان کی رفتار تقریباً ۳۰ میل فی گھنٹہ دکھائی دیتی تھی۔ میرے نقشے پر بنائے ہوئے راستے کے مطابق اور آئرلینڈ سے ۴۰۰ میل دور مجھے قطب نما کے راستے کے مطابق ۱۱۹ درجوں پر پرواز کرنا تھا۔ ان میں ۱ درجہ مجھے مغربی سمت کے فرق کا جمع کرنا تھا۔ تیس میل فی گھنٹہ کی رفتار کی ہوا ۲۹۰ درجوں سے مجھے یقیناً ۵ درجے دائیں طرف دھکیل رہی ہو گی۔ اس لیے ۱۲۰ درجوں میں سے ۵ درجے تفریق کرنے کے بعد مجھے قطب نما کا راستہ ۱۱۵ درجے پر قائم کرنا چاہیے۔

میں اپنے قطب نما کو ٹھیک کرنے کے لیے آگے جھکا لیکن میں نے دیکھا کہ میں تو پہلے ہی اسی راستے پر اُڑ چکا ہوں۔ مجھے صرف ۲ درجے تک اسے بدلنا پڑا۔ کاش کہ میں اتنا وقت فضول جمع تفریق پر صرف نہ کرتا۔ بہتر ہوتا اگر میں اتنا عرصہ اپنے دماغ اور جسم کو آرام دے لیتا۔ اس طرح میں بعد از دوپہر اور آنے والی رات کی پرواز کے لیے، کافی جسمانی توانائی بچا سکتا تھا۔

راستہ بنانے کے تمام منصوبوں کو مکمل کرنے کے بعد میں نہایت اطمینان کے ساتھ اپنی جگہ پر بیٹھ گیا اور سمندر اور افق پر نظریں دوڑانی شروع کیں۔ میں نے خیال کیا کہ اگر میں اپنے راستے سے کافی جنوب کی طرف ہٹ چکا ہوں تو اب کسی لمحہ بھی مجھے کوئی نہ کوئی سمندری جہاز نظر آ جائے گا کیونکہ جنوب کے عروض البلد ہی سمندری جہازوں کی شاہراہیں تھے۔ سورج کی گرم گرم شعاعیں میرے سر کے اوپر والی کھڑکی میں پڑ رہی تھیں کاش! کہ میں اس وقت جہاز کے سائے کی اوٹ میں ہوتا مجھے وہ وقت یاد آیا جب ہم تماشا دکھانے والی پروازوں کے درمیانی وقفوں میں جہاز کے پروں کے سائے میں آرام کیا کرتے تھے۔

ان پروازوں نے مجھے ریاست مونٹانا[1] کے شہر ریڈ لاج[2] کی دھوپ میں جھلسی ہوئی سطح مرتفع کی یاد دلادی۔ مجھے وہ وقت یاد آیا جب لنچ[3] اور میں سٹینڈرڈ[4] طیارے کے پر کے نیچے بیٹھے ہوئے سواریوں کا انتظار کر رہے تھے۔ اس روز تمام دن ہمارا جہاز بیکار رہا۔ آخر کار ایک بڑی سی موٹر ہمارے پاس آکر رکی۔ چاہیے تو تھا اسے سڑک پر رک جانا مگر معلوم نہیں کیوں اس کے مالک نے اندر ہی آنا مناسب جانا۔ جلدی جلدی وہ موٹر سے باہر نکلا اس شخص کی جلد دھوپ میں سنولائی ہوئی تھی۔ وہ ایک چوڑا سا ہیٹ پہنے ہوئے تھا اور شکل و صورت سے کسان معلوم ہوتا تھا۔

"ہیلو۔" اس نے آتے ہی کہا، "میرا نام ٹرنر ہے۔ شہر کے اوپر اڑانے کی کیا

---

(۱) Montana (۲) Red Lodge (۳) Lynch (۴) Standard

فیس لوگے ؟

" دس ڈالر " بلنچ نے جواب دیا ۔

" مجھے منظور ہے ۔" اُس نے شرح کی تصدیق کرتے ہوئے کہا ۔

ہم نے اس مسافر کو جہاز کی اگلی سیٹ پر پیٹی سے کس کر باندھ دیا ۔ میں نے جہاز کے پنکھے کو گھمایا اور بلنچ جہاز کو لے اڑا ، جہاز کے اُڑ جانے کے بعد وہاں ایک انچ سایہ بھی نہ رہا ۔ میں اِدھر اُدھر گھومنے لگا اور پتھروں کو بوٹ کی ٹھوکریں مار مار کر بیابانی کتوں کے بنائے ہوئے سوراخوں میں پھینکتا رہا ۔ پندرہ منٹ کے بعد طیارہ واپس لوٹ آیا ۔ کسان نے ہمیں دس ڈالر کا نوٹ دیا اور آہستہ آہستہ اپنی موٹر کی طرف روانہ ہو گیا ۔ اور موٹر لے کر چلتا بنا ۔

بلنچ میری طرف دیکھ کر مسکرایا اور مجھے مخاطب کر کے کہنے لگا ۔ میں نے جب سے جہاز اڑانا شروع کیا ہے اس قسم کی پرواز آج تک کبھی نہیں کی ۔ جب ہم ہوا میں پہنچ گئے تو اس مسافر نے چیخ کر مجھے آواز دی ۔ پہلے پہل میں انجن کی گڑگڑاہٹ کی وجہ سے اس کے الفاظ بالکل نہ سُن سکا ۔ چنانچہ میں نے انجن کی رفتار بالکل آہستہ کر دی ۔ وہ چیخ رہا تھا اور بار بار کہہ رہا تھا کہ میں اور نیچے اڑوں ۔ انجن کے بند ہوتے ہوتے میں اسے دکانوں کی چھتوں پر سے اڑاتا گیا ۔ میں زمین سے تقریباً ایک سو فٹ کی بلندی پر اڑتا رہا ۔ جہاز کو دیکھ کر تمام لوگ بازار میں نکل آئے ، اس شخص نے گھوڑ سوار کی بڑی بڑی دو پستولیں نکالیں ، اور جہاز کے پروں پر سے انہیں چلانا شروع کر دیا ۔ ہم اس وقت شہر کے کاروباری حصے پر پرواز کر رہے تھے میں نے اپنے آپ کو بالکل بے بس پایا ! ... ؟

"جانتے ہو" وہ اپنی کہانی کو جاری رکھتے ہوئے بولا "اُترنے سے پہلے ہی اُس نے مجھ سے کیا کہا، مسکراتے ہوئے میری طرف مڑا، اور چیخ کر کہنے لگا۔ "میں نے اس شہر پر پیدل چلتے ہوئے گولیاں چلائیں، گھوڑے پر سوار ہو کر گولیاں چلائیں۔ اور اب جہاز میں اُڑتے ہوئے بھی" یہ کہتا جاتا تھا اور ہنستا جاتا تھا ".........!

دوپہر کے بعد کے گھنٹے، بیکراں آسمان کی طرح طویل و بسیط، مگر سورج کی دلنواز کرنوں میں محفوظ، در محفوظ ہو کر لمبے ہوتے جاتے تھے۔ سورج کی شعاعیں اب میری پشت پر پڑ رہی تھیں۔ جہاز کا رُخ شمال کی جانب ہوتا جا رہا تھا۔ میں نے پتوار کو پاؤں سے دبایا۔ اب میں پھر بیداری میں خواب دیکھنے لگا۔ مجھے خیال آیا کہ اس بے پروائی کو ترک کر دینا چاہیے۔ یقیناً میں اس حالت میں نہیں ہوں کہ جہاز کو اپنے قبضۂ قدرت سے نکل جانے دوں،

سورج کی شعاعیں بہت مددگار ثابت ہو رہی تھیں۔ میں جہاز کے آلات کی نسبت اب سورج کی شعاعوں کو زیادہ آسانی سے دیکھ سکتا تھا۔ میں نے اپنے ذہن کو ایک بار پھر جھنجھوڑا۔ میں نے رومال نکالنے کے لیے جیب جیب میں ہاتھ ڈالا۔ ایک سخت سی چیز میری انگلیوں سے چھوئی، میں نے اسے ابھی تک نہیں دیکھا تھا اس کے ساتھ ہی پنسلیں اور میرا چاقو بھی تھا، میں نے اس چیز کے ساتھ لگی ہوئی زنجیر کو باہر کھینچا... یہ سینٹ کرسٹوفر کا تمغہ تھا۔ سینٹ کرسٹوفر[1]

---

(1) St. Cristopher

جو مسافروں کا نگہبان ! چاندی کا ننھا سا مجسمہ معلوم نہیں نیویارک سے روانگی کے وقت کسی اجنبی نے یہ تمغہ میری جیب میں ڈال دیا ہوگا ۔ اُس نے یہ بھلائی بغیر مجھے بتائے ہوئے مجھ سے کی مگر مجھے شکریہ ادا کرنے کا موقع بھی نہ دیا !

اس وقت ۹ بج کر ۵۲ منٹ ہو چکے تھے اور مجھے پرواز کیے چھبیس گھنٹے ہو چکے تھے ۔ کسی انجن سے بھی اتنا سرمدہ مسلسل چلتے رہنے کی توقع نہ تھی اور ایسی توقع رکھنا زیادتی بھی تھی ۔ میرے دل میں یہ سوال پیدا ہوا ، کیا میرے جہاز کے پرزوں کو چکنائی (ذیل) ابھی تک مل رہی ہے ؟ کیا چکنائی چھننے کے بعد بھی انجن چلتا رہے گا ؟ ۔

سورج کی شعاعوں نے پھر حرکت شروع کی ۔ قطب نما ایک طرف کو جھک گیا اور میرے لیے مشکل ہو گیا کہ میں جہاز کو دائیں طرف گھومنے سے بچا سکوں ․․․․ میں اونگھنے سے اب بھی باز نہیں رہ سکتا تھا !

میرا دلی احساس کہ آئرلینڈ میرے جہاز کے شمال میں واقع ہے ، میرے راستہ قائم کرنے کے تمام منصوبوں پر حاوی ہو چکا تھا ۔ میں نے پوری توجہ کے ساتھ قطب نما کی سوئی کو مرکز میں رکھنے کا فیصلہ کیا ۔ میں نے سوچا ، کہ کم از کم اس کام کے لیے تو مجھے اپنے آپ کو بیدار رکھنا چاہیے ۔

کچھ عرصہ میں اسی تجویز کے مطابق پرواز کرتا رہا ۔ لیکن سورج کی خوشگوار گرمی سمجھئے ، میری اساسی تھکاوٹ پر اسے محمول کیجئے ۔ ہوا یہ کہ کچھ ہی

---

(۱) Greese

عرصہ کے بعد میں نے اپنے آپ کو جہاز کے آلات، جہاز کے باہر لگے ہوئے کپڑے کے ٹانکے اور جہاز کے فرش کو گھورتے ہوئے پایا اور۔۔۔ جہاز پھر شمالی سمت مڑتا جا رہا تھا۔ ایسا محسوس ہوا جیسے یہ میری ہتلی کے زمانے کی پہلی پرواز ہے۔ میں انہی خیالات میں تھا کہ جہاز پھر اپنے راستے سے ہٹنا شروع ہو گیا۔

یہ مئی ۱۹۳۳ء کا زمانہ تھا۔ میں جارجیا میں سنڈر کے ہوائی مستقر پر ایک جینی طیارہ خریدنے گیا وہاں پر چند کاریگر متروک فوجی طیاروں کو فروخت کرنے کی غرض سے مرمت کر رہے تھے۔ میرے پہنچنے پر انہوں نے یہ سمجھا کہ میں کوئی بہت تجربہ کار ہوا باز ہوں۔ حالانکہ میں نے ابھی تک اکیلے پرواز بھی نہ کی تھی اور ایک سال پہلے میں صرف شاگرد کی حیثیت سے تقریباً آٹھ گھنٹے پرواز کر چکا تھا۔ اس کے علاوہ میں نے کچھ عرصہ کے لیے تماشا گر ہوا بازوں کے ساتھ بطور کاریگر بھی پرواز کی ہوئی تھی۔

جینی طیارے کی مرمت ہونے کے بعد میں نے فیصلہ کیا کہ باقاعدہ پرواز سے پہلے میں اسے چند بار ہوائی اڈے پر ہی دوڑاؤں گا۔ اس طرح مجھے جہاز کے مختلف آلات کے سمجھنے میں مدد مل سکتی تھی۔ لیکن قبل اس کے کہ میں ایسا کروں میں جہاز کو لے اڑا، یا یہ سمجھئے کہ جہاز مجھے لے اڑا میں ایسا گھبرایا کہ میں نے انجن کو فوراً بند کر دیا اور جھٹکے کے ساتھ زمین پر اتر

---

(۱) Georgia (۲) Suther (۳) Jenny

آیا۔ جہاز کا دایاں بازو نیچے جُھکا ہوا تھا اور جہاز ایک پہیئے پہ اُچھلتا ہوا ایک بازو کے بل پھسل رہا تھا۔ اس وقت ایک نوجوان شخص ہواباز کا لباس پہنے مسکراتا ہوا میرے پاس آیا اور بولا :-

"دوبارہ اس طرح پرواز کرنے سے پہلے ہواباز کی اگلی سیٹ پر مجھے بھی بیٹھ جانے دو۔"

ہواباز اناڑی ہے اور میں نے کئی مہینے سے جہاز نہیں اُڑایا۔ میں نے اپنی خفت مٹاتے ہوئے کہا۔

وہ اُچھل کر جہاز کی اگلی سیٹ (نشست) پر یہ کہتا ہوا بیٹھ گیا۔ "جب تک میرا جہاز تیار نہیں ہوتا میں تمہیں کچھ مشق کرائے دیتا ہوں"

میں نے جہاز کو زمین پہ دوڑایا اور پھر اُسے ہوا میں لے اُڑا۔ پانچ چھ دفعہ اسی طرح جہاز کو اڑانے اور اتارنے کے بعد میرے دوست نے مجھ سے کہا "میرا خیال ہے اب تمہیں کوئی دقت پیش نہ آئے گی، صرف اتنی بات ہے کہ تمہیں جہاز چلائے غالباً عرصہ گذر چکا ہے۔"

میں نے جہاز کے پتوار کو ۳ درجے پھیر کر اس کا رُخ سیدھا کیا...

... سدر کے ہوائی مستقر پہ میں تقریباً ایک ہفتہ ٹھہرا۔ اور اس اثنا میں ۵ گھنٹے تنہا پرواز کی اس کے بعد میں نے فیصلہ کیا کہ اب مجھے اپنی ہنرمندی سے فائدہ اٹھانا چاہیے اور لوگوں کو ہوائی سیر کرا کے پیسے کمانے چاہئیں۔ میرا خیال تھا کہ اس طرح میں کچھ روپیہ کما سکوں گا۔ اس قسم کی پروازوں کے لیے میں نے منی سوٹا کا مغربی اور شمالی علاقہ

منتخب کیا۔ پہلے دن میں غروب آفتاب سے پہلے میریڈین سے ہوتے ہوئے
ی لیسی پی پہنچا اور دوسرے دن صبح ہی صبح میں نے مغرب کی طرف پرواز کی
اس دن واپسی پر میں راستہ ہی بھول گیا۔ میرے پاس دوا فروش کی دوکان
سے خریدا ہوا ایک نقشہ تھا۔ لیکن زمین کے شناختی نشانات اور نقشے کے
ظاہر کردہ نشانات میں کوئی مطابقت نہ تھی۔ میرے جہاز پر قطب نما بھی نصب
نہیں کیا ہوا تھا۔ کام کی جلدی میں، میں قطب نما گھر ہی بھول آیا،
بڑھتے ہوئے طوفانوں نے مجھے ایک چراگاہ میں اترنے پر مجبور کر دیا۔ میرے
جہاز کے پہیے گڈھے میں جا گرے اور جہاز کا پنکھا ٹوٹ گیا اور اس کی دُم بہت
اونچی ہو گئی۔ یہ منظر دیکھ کر کئی لڑکے دوڑے دوڑے آئے۔ میں نے
اُن سے پوچھا کہ آیا میں لوزیانا میں ہوں۔ انہوں نے بتایا کہ میں ریاست
مسی سی پی میں آ پہنچا ہوں۔ میریڈین سے تقریباً ایک سو میل شمال کی طرف؛
یعنی بالکل اسی جگہ جہاں سے میں نے پرواز شروع کی تھی یعنی اسی طول البلد پر
فرق یہ تھا کہ میں مغرب کی بجائے شمال کی سمت اُڑتا رہا!

لیکن سخت زمین کے اوپر پرواز کرنا بہت آسان ہے۔ اگر آپ اپنا راستہ
بھول بھی جائیں تو آپ جہاں چاہیں اپنا جہاز اتار لیں اور ادھر ادھر پوچھ
کر پھر سے پرواز شروع کر دیں۔ راستہ اگر غلط ہو بھی گیا تو ذرا چکر لگا کر
اُسے ٹھیک کر لیا۔ اگر جہاز کا پٹرول ختم ہو جائے تو آپ کسی پٹرول کمپنی کو

---

(۱) Meridian (۲) Louisiana

ٹیلیفون کردیں، اگر آپ تھک جائیں تو اُتر کر گھاس پر لیٹ رہیں اور اگر آپ کو نیند آرہی ہو تو آرام سے سو بھی رہیے تو کوئی مضائقہ نہیں۔ ایک آدھ گھنٹے کے آرام سے کیا فرق پڑتا ہے!......

میں نے دیکھا کہ میں اپنے راستے سے ۵ درجے ہٹ چکا تھا.....

میں نے پھر اپنے آپ کو ملامت کی اور سمجھایا کہ مجھے ذرا محتاط رہنا چاہیے"

میں ایک دفعہ موسم گرما میں اپنے گاؤں میں اُترا۔ بہتے ہوئے دریا اور سرسبز جنگل سب پرانے دوست میرے جہاز ہی سے مجھے نظر آرہے تھے۔ میں نے کھیتوں کی باڑ کو یاد کیا اور جہاز کے تپھلے حصّے کو ناہموار زمین پر ٹکراتے جہاز کو وہیں اُتار لایا۔ میرے چاروں طرف لمبی لمبی گھاس اُگ رہی تھی مکان کو تالا لگا ہوا تھا اور ہمارے مزارع زمین چھوڑ کر جا چکے تھے۔ ظاہر تھا۔ کہ مزارع یہاں رہنا پسند نہیں کرتے تھے۔ وہ سچّے تھے کیونکہ وہ لوگ اپنے اور اپنے بال بچّوں کے لیے یہاں پوری طرح روزی بھی نہیں کما سکتے تھے اور میرے لیے یہ مشکل تھی کہ میں کئی سو میل دُور ہوائی جہاز کے ذریعہ اپنی اراضی کی نگرانی نہیں کر سکتا تھا۔

وادی کے جنگلات کاٹے جا رہے تھے۔ چونکہ یہاں ایک نئے بند باندھنے کا منصوبہ تیار ہو چکا تھا اور اس جگہ پانی اکٹھّا کرنے کا ارادہ تھا۔ اس دن میں نے سمجھ لیا کہ اب میرا بچپن ختم ہو چکا ہے۔ دریائے مسی سپی، پر میری زمینیں محض ایک یادگار رہ جائیں گی۔ مستقبل میں کسی دن میں اپنے بچّوں کو اپنی زمینوں کی کہانیاں سناؤں گا۔ میرے والد مرحوم بھی مجھے اپنے

مکان اور منی سوٹا کی وادی میں سوگس[1] کے قبیلہ کے قتل عام کے قصے سُنایا کرتے تھے۔

اب سورج ڈھلنا شروع ہو گیا۔ ہوا کی رفتار کم ہو گئی۔ دوپہر کی شفاف روشنی کی جگہ دُھند نے لینی شروع کر دی اور دُور افق بھورے سے سُرمئی بادلوں کے تحت میں آ گئی مجھے یقین تھا کہ سرزمین یورپ بھی افق کے اس پار۔ بالکل اسی طرح واقع ہے جس طرح میرے عقب میں امریکہ کا برّ اعظم! اور نقشے میری تائید کر رہے تھے۔ میں ان لوگوں کو جانتا تھا جو یورپ کی سیر کر چکے تھے۔ تاریخ اور جغرافیہ کی کتابیں بھی اس کے وجود کو ثابت کرتی تھیں ..... تاہم میرے سامنے پھیلا ہوا بحرِ بیکراں ...... کتنا سُنسان تھا...... سوائے اس سیاہ نقطہ کے جو دُور افق پر ٹمٹما رہا تھا ! .....

میں بیخودی کی سی حالت میں پرواز کر رہا تھا کہ دفعتہً دو تین میل دُور پانی پہ مجھے ایک چھوٹا سا نشان دکھائی دیا ...... کیا یہ کشتی تھی ؟ .... میں نے اپنی آنکھوں کو زور سے بھینچا اور پھر انہیں اچھی طرح کھول کر غور سے دیکھا ... واقعی ایک چھوٹی سی کشتی ... نہیں یہ تو کئی چھوٹی سی کشتیاں سمندر پہ پھیلی ہوئی تھیں۔ کئی سیکنڈ گذرنے کے بعد میرے ذہن نے ان چیزوں کی اہمیت کا احساس قبول کیا۔ یکا یک نیند کے تمام باقی ماندہ اثرات میرے جسم و دماغ سے کافور ہو گئے۔ یہ سب ماہی گیروں کی کشتیاں تھیں

---

(1) Sioux

ہیں نے اس سے اندازہ کیا کہ ساحل یورپ اب دُور نہ ہوگا۔ لیکن یہ چھوٹے چھوٹے جہاز جو سمندر کی سطح پر تیرتے نظر آ رہے ہیں، آئرلینڈ کے ہیں یا انگلستان کے یا سکاٹ لینڈ کے! یا یہ کہیں فرانس کے تو نہیں؟ اور میں شمال کی طرف بھٹک آیا ہوں تو وہ ناروے والوں کے بھی ہو سکتے ہیں۔ آخر لوگ ساحل سے کتنی دور تک سمندر میں مچھلیاں پکڑنے آ نکلا کرتے ہیں۔

پہلی کشتی اب تقریباً ایک میل دُور رہ گئی ہوگی۔ میں غوطہ لگا کر جہاز کو تقریباً ۵۰ فٹ کی بلندی پر لے آیا۔ کشتی پر زندگی کے کوئی آثار نظر نہ آئے۔ کیا ماہی گیر میرے جہاز سے ڈر گئے ہیں؟ ہو سکتا ہے کہ میرے انجن کی آواز کو سُن کر وہ اپنی کشتی کے نچلے حصّے یعنی اندرون کشتی چلے گئے ہوں۔ ہو سکتا ہے کہ وہ کسی دُور دراز گاؤں سے تعلق رکھتے ہوں، جس پر کسی ہوائی جہاز نے کبھی پرواز ہی نہیں کی۔ کیا یہ جہاز آئرلینڈ کی شمالی جانب جا رہا ہے۔ یا خلیج کیلے میں ڈگمگاتا . . . . . کشتیوں پر سے پرواز کر رہا ہے۔ اب میں کس طرف کا رُخ کروں؟ اپنا رُخ شمال کی طرف کر دوں یا جنوب کی طرف مُڑ جاؤں؟

اب میں دوسری کشتی کے اوپر سے اڑ رہا ہوں۔ کشتی لہروں کے ساتھ اوپر نیچے ہچکولے کھا رہی ہے۔ کشتی کے اوپر کے حصّے پر کوئی آدمی نظر نہیں آتا۔ لیکن آہستہ آہستہ کشتی کے کمرے کی ایک کھڑکی سے ایک انسانی سر باہر نکلتا ہے۔ وہ پہلے کی طرح بے حس و حرکت ہے اور اس کے چہرے پر نہ حیرت نہ مسرت، ڈر نہ خوش آمدید، کسی قسم کے جذبے کی عکاسی نہیں

ہو رہی۔ بلکہ وہ چہرہ بالکل زرد سا ہے۔ ہو سکتا ہے۔ کہ یہ روشنی کا اثر ہو، شاید میرے ذہن پر ہی زردی کا تصور چھایا ہوا ہے۔ ایسا معلوم ہوتا ہے جیسے، یہ کٹا ہوا سر ہے!

یہ کشتیاں بھی مجھے کچھ بے حقیقت سی معلوم ہو رہی ہیں۔ آخر یہ کافی بڑی بڑی کشتیاں ہیں۔ ان کے ملاح یا جہاز ران باہر نکل کر اُوپر سے گذرنے والے طیارے کو کیوں نہیں دیکھتے! ہر کوئی طیاروں کو گذرتے ہوئے دیکھتا ہے، اور دُور سمندر پر سے گذرنے والا طیارہ تو ہر کسی کے لیے موجب حیرت ہونا چاہیے! میرا دل چاہتا تھا کہ یہ لوگ صحیح سلامت ہوں اور مجھے زندہ انسانوں کی طرح چلتے پھرتے دکھائی دیں۔ میں نے آخری بار اپنے بنی نوع کو کئی ہزار میل پرے دیکھا تھا اور اس کے بعد میں ایسا محسوس کر رہا ہوں کہ میں کئی سیاروں پر سے پرواز کر آیا ہوں۔ اور اب زمین کی طرف واپس لوٹ رہا ہوں۔ اس لیے توقع رکھتا ہوں کہ انسان مجھے اپنے صحیح رُوپ میں ملیں گے۔

میں نے سپرٹ آف سینٹ لوئس کو متوازن کیا اور مشرقی سمت اپنی پرواز جاری رکھی۔ گھڑی کی سوئیاں برابر چل رہی تھیں.... دس پینتیس..... دس پینتالیس.... ابر آلود آسمان کے ٹکڑے لمحہ بہ لمحہ سکڑتے جا رہے تھے۔ جہاز بارش سے لدے ہوئے طوفانوں کی طرف پرواز کر رہا تھا۔ شمالی سمت بہت سے طوفانی بادل، گہرے اور سیاہ! گھر گھر کر آ رہے تھے!

اس وقت نیویارک کے وقت کے مطابق دس بج کر باون منٹ ہوئے

تھے ۔ اور میں ۲۴ گھنٹوں کی مسلسل پرواز مکمل کر چکا تھا ۔اگر پرواز شروع کرنے سے لے کر اب تک میں نے ۶۰ درجے طول البلد سفر کر لیا تھا تو گھڑی کے بتائے ہوئے وقت کے مطابق اس جگہ تین بجے بعد از دوپہر کا وقت ہونا چاہیے تھا ۔ میں نے اپنے راستے کو دوبارہ متعین کیا ۔ اور قطب نما کی سوئی کو مرکز میں لے آیا ۔

باد و باران کا پہلا جھونکا سرد اور خوشگوار اگرچہ متلاطم کرنے والا تھا ۔ چند منٹ تو میرے جہاز کے بازوؤں پر بارش کا پانی بہتا رہا ۔ لیکن تھوڑی ہی دیر کے بعد بارش بند ہو گئی ۔ اور میں نے کھلی فضا میں پرواز کرنا شروع کیا ۔ تھوڑے تھوڑے وقفے کے بعد میں بارش کی لپیٹ میں آ جاتا اور پھر قطروں کی چادر میرے سامنے کھنچ جاتی ۔ اس دبیز پردے میں سے میں اُفق کی لکیر ڈھونڈھتا رہتا ۔ شمال مشرقی سمت اُفق پر ایک کثیف بادل نظر آیا . . . یا شاید دھند کا قطرہ . . . یا . . . کیا یہ زمین نہیں ہو سکتی ؟

نظر تو زمین ہی آتی ہے ۔ لیکن مجھے دوسری بار پھر کسی سراب سے دھوکا نہیں کھانا چاہیے ۔ بارش کے پردوں کے درمیان سے شاید پندرہ یا بیس میل دُور سُرخی مائل ایک کنارہ نظر آیا جو نیچے سے چپٹا لیکن اُوپر سے خمدار تھا ۔ میں نے حساب لگایا . . . . . نیوفاؤنڈ لینڈ سے روانہ ہوئے مجھے سولہ گھنٹے گذر چکے تھے ۔ اگر یہ زمیں آئرلینڈ ہے تو میں تقریباً ڈھائی گھنٹے وقت مقررہ سے پہلے پہنچ گیا ہوں ۔ کیا یہ سراب تو نہیں ؟ نہیں نہیں یہ تو ٹھوس حقیقت معلوم ہوتی ہے ۔ نہیں یہ سراب نہیں ، نہیں میرا دماغ

بالکل صحیح ہے۔ میں بالکل بیداری کی حالت میں ہوں۔ اگرچہ اس سے قبل دُھند کے جزیرے، مجھے اپنے راستے سے ہٹانے میں ناکام رہے تھے۔ لیکن اس زمین نا خطّے کی کشش کچھ اور قسم کی تھی! اب مجھے یقین ہوتا جا رہا تھا کہ میں اپنے آپ کو دھوکا نہیں دے رہا۔ میں نے سپرٹ آف سینٹ لوئس کو اُس زمین کے رُخ پر ڈال دیا۔

میں نے اُس خطّے زمین پر نظریں گاڑ دیں۔ مجھے یقین نہ آتا تھا کہ یہ زمین ہو سکتی ہے۔ تاہم زمین کے سارے آثار، یعنی سنگلاخ ساحل، ساحلی پہاڑیاں اور کٹا پھٹا سا دامن سب رفتہ رفتہ نمایاں ہوتے گئے۔ یکایک نالوں اور ندیوں سے شاداب ایک سرسبز ساحل میرے سامنے تھا۔ ویران جزیرے اس ساحل کی پاسبانی کر رہے تھے . . . . کیا یہ آئرلینڈ ہے! یہ پہاڑیاں برٹنی اور کارنوال کی پہاڑیوں کی طرح سربلند تھیں اور یہ کھیت سکاٹ لینڈ کے کھیتوں کی طرح شاداب!

اب میں سمندری جھاگ سے بھرے ہوئے ساحل پر پرواز کر رہا تھا۔ میں نے زمین کو دیکھ کر اُس کے شناختی نشانات کو نقشہ کے شناختی نشانات سے ملانا شروع کیا۔ پہاڑ قدیم اور گول سر کے تھے۔ اور کھیتیاں چھوٹی اور ان کی زمین پتھریلی! میرا جہاز ایک نہایت نوکدار خلیج ایک طویل گھسے ہوئے جزیرے اور ایک گاؤں پر سے پرواز کر رہا تھا۔ نقشے کی

---

(۱) Brittany (فرانس کا مغربی علاقہ) (۲) Cornwall (انگلستان کا جنوب مغربی علاقہ)

چھان بین کرنے پر معلوم ہوا کہ واقعی یہ سب چیزیں نقشے کے ایک مقام پر دکھائی گئی تھیں۔ ساحل کی لکیر کی جگہ ایک کالا خط بھی کھنچا ہوا تھا، یہ تھے جزیرہ ویلنٹیا[1] اور خلیج ڈینگل[2] جو آئرلینڈ کے جنوب مغربی ساحل پر واقع ہیں۔

اِس سے ظاہر ہوا کہ میں اپنے راستے پر ہی ہوں۔ لیکن گذشتہ رات جو طوفان سے بچنے کے لیے میں نے اپنے جہاز کو کئی ایک چکر دیئے تھے ان کا کیا ہوا؟ قطب نما کی سوئی جو جھکولوں سے غلط ریکارڈنگ دے رہی تھی اِس کا کیا ہوا؟

غالباً طوفانی بادلوں کے اُوپر ایک نہایت ہی تند ہوا جہاز کی سمت پرواز کے مطابق چلتی رہی ہوگی۔ اور جہاز کا راستہ شعوری طور پر معلوم کرنے کے فن کی بجائے میرا وجدان میری رہنمائی کرتا رہا ہوگا۔ اور جہاز کو تنہائی سمت چلنے میں مدد دیتا رہا۔ یہ جگہ غالباً آئرلینڈ کا جنوبی کنارہ تھا۔ میں چکر کاٹ کر جہاز کو کم بلندی پر لے آیا اور میں نے اس چھوٹے سے گاؤں پر نظر دوڑائی۔ لوگ بارش سے دُھلی ہوئی گلیوں میں دوڑ رہے تھے اور ہاتھ اُٹھا اُٹھا کر اشارے کر رہے تھے... انسان! میرے بنی نوع! اور میں ایک دوسری دنیا سے لوٹ کر آ رہا ہوں!

میں نے نقشے پر بنائے ہوئے پرواز کے راستے کو چھ قطعات میں تقسیم کر رکھا تھا۔ سو میل فی قطعہ کے حساب سے پیرس صرف چھ سو میل

---

(۱) Valentia (۲) Dingle Bay

رہ گیا تھا اور سہ پہر کا سُنہرا وقت اور شام کا طویل دُھندلکا ابھی باقی ہے۔ اُدھر سے پہلے ہی پیرس پہنچ جاؤں گا۔ نقشے کے مطابق اب میرا راستہ ضلع کیری کے چھوٹے چھوٹے سرسبز کھیتوں کے اُوپر سے ہوتا ہوا جنوب مشرقی سمت چلا گیا ہے۔ نیند کا اب مجھ پر کوئی اثر باقی نہ رہا تھا۔ اور اس بے خودی کے زائل ہونے سے وہ تخیلی ہم سفر جو صبح سے میرے جہاز پر سوار تھے رخصت ہو چکے تھے۔ اب اُن کی دوستانہ ہدایات ختم ہو گئیں اور اُن کی مانوس فضا میں کھو گئیں۔ پہلے تو میں نے ان کی عدم موجودگی کو محسوس نہ کیا لیکن اب مجھے یقین ہو گیا کہ یہ خیالی صورتیں مچھلیاں پکڑنے والے بیڑے کے پاس دُور سمندر میں اُتر گئی تھیں۔

اب میں کامل بیداری کی حالت میں تھا۔ وقت کا لامتناہی سلسلہ ٹوٹ چکا تھا۔ اُفق نہایت پُراُمید نظر آ رہا تھا۔ بادلوں کے اُوپر ایک مزید رات بسر کرنے اور دُھند کی تہوں سے دوچار ہونے کا اب کوئی سوال ہی نہیں پیدا ہوتا تھا۔ اب مجھے فقط ایک اور جزیرہ پر سے گذرنا تھا ۔ ۔ ۔ صرف جزیرے کے ایک تنگ گوشے پر سے ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ میں نے انگلستان کا نقشہ کھولا اور اس کے خاکے پہ نظر ڈالی چھ گھنٹوں کے اندر اندر فرانس! پیرس! ۔ ۔ ۔ ۔ لابورژے!! کل، میں روزویلیٹ کے ہوائی مستقر پہ چل رہا تھا اور آج میرے قدم لابورژے کے ہوائی مستقر پہ پڑ رہے ہوں گے۔

---

(1) Kerry

آئیرلینڈ پہچانتے وقت میں اپنے عظیم دائرے کے راستے سے صرف تین میل ہٹا ہوا تھا۔ بہترین حالات میں بھی قطب نما کی مدد سے پرواز کرنے میں پچاس میل کی غلطی کوئی بڑی بات نہیں تھی اور یہ تین میل کی غلطی تو کوئی بات ہی نہیں تھی یہ میری خوش قسمتی تھی! نہیں.... قسمت تو ایک معمولی لفظ ہے۔ اس اصطلاح کو تو فقط وہی لوگ استعمال کرتے ہیں جنہوں نے زندگی کو ذرا فاصلے پر سے نہیں دیکھا۔

میں خیالی پیکروں کی ہستی کو تسلیم نہیں کرتا۔ تاہم میں ان غیر مرئی ہم سفروں کے وجود کا کوئی جواز نہیں پیش کر سکتا، جنہیں آج میں کئی گھنٹے اپنے ساتھ لیے لیئے اڑتا رہا۔ اُن کے خدوخال بالکل عام انسانوں جیسے تھے، ان کی آوازیں صاف اور تحکمانہ! اور مجھے بار بار ہدایات دیتی رہی تھیں.... وہ مجھے کہتیں.... وہ مجھے کہتیں.... وہ مجھے کیا کہتیں!...... اب مجھے اُن کا ایک لفظ بھی یاد نہیں!

بابِ دہم

اُٹھائیس گھنٹوں کا پٹرول ختم ہو چکا ہے۔ انگلستان کا ساحل میرے سامنے ہے اور میں نہایت صبر آزما اور آزمائشی حالات کے پیچ و خم سے نکل آیا تھا، اب میری پرواز کی عظیم دشواریاں ختم ہو چکی تھیں.... لیکن یکایک میرے انجن نے ایک جھٹکا کھایا اور تھو تھو کی آواز نکالنے لگا . . . . . یہ

کل صبح سے سپرٹ آف سینٹ لوئس مختلف اوقات کے علاقوں پر اُڑ چکا ہے، سورج کو دیکھ کر یہ اندازہ ہوتا ہے کہ اب دوپہر کے آخری لمحات ہیں، میری گھڑی نیویارک کے وقت کے مطابق گیارہ بج کر باون منٹ بتاتی ہے۔ اس سے ظاہر ہوتا کہ میرا انجن تو اٹھائیس گھنٹے کا پٹرول صرف کر چکا ہے!

میں نے تختہ۔ آلات پر پنسل سے ایک نشان لگایا۔ اور اگلی ٹینکی کا پٹرول استعمال کرنا شروع کیا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ اب مجھے اس ٹینکی کا پٹرول ختم کرنا چاہیے۔ تاکہ جہاز

کا مرکز ثقل جہاز کے پچھلے حصے کی طرف قائم رہے اور بحالت مجبوری جہاز اتارتے وقت زیادہ نقصان نہ ہو۔ ہوابازی کا یہ اصول ہے کہ اگر جہاز کا پچھلا حصہ بوجھل ہو تو جہاز کے اُلٹ جانے کا بہت کم احتمال ہوتا ہے۔

دُھند میں سے ہوا کے ہلکے ہلکے جھونکے نکل رہے تھے اور آسمان صاف ہوتا جا رہا تھا۔ اُفق تک ہر چیز نمایاں تھی۔ میرا راستہ جنوب مشرق سمت اس فرضی خط کے ساتھ ساتھ چلتا تھا جو بحراوقیانوس اور دوبار سینٹ جارج کو تقسیم کرتا ہے۔ ساحل انگلستان یہاں سے دو گھنٹوں کا راستہ تھا۔ دور سامنے چار جہاز نظر آ رہے تھے اب میرے پاس کافی پٹرول تھا اور پرواز کی عظیم دشواریاں ختم ہو چکی تھیں میری پرواز کے آغاز تک یہ بات ناقابل یقین تھی کہ کوئی جہاز اتنا وزن لے کر پرواز کر سکتا ہے۔ ممکن ہے کہ آیندہ پچاس سالوں میں ہر شخص طیاروں میں سفر کرے کم از کم میں اس بات کو پسند نہیں کرتا کہ لاکھوں جہاز ادھر اُدھر اڑتے پھریں۔ اگرچہ میں یہ ضرور چاہتا ہوں کہ فن ہوابازی ترقی کرے۔ اور مجھے فضا کی بسیط تنہائی سے بے حد محبت ہے۔ میرے دماغ میں یہ خیال بھی نہیں آسکتا کہ مستقبل میں فضا . . . جہاز کے شور اور دندناہٹ سے بھر جائے گی؛

انجن نے اچانک ایک جھٹکا کھایا۔ میں بالکل اس طرح اکڑ گیا جیسے کسی کو بجلی کا جھٹکا لگتا ہے۔ جہاز میں سے کھُو کھُو کی منحوس آواز نکلنے لگی . . . .

لیکن نہیں . . . . کھُو کھُو کی آواز بند ہو گئی اور اس کی گیس جلدی جلدی خارج ہونی شروع ہو گئی۔ میں نے چھڑی کو آگے دھکیلا تاکہ رفتار پر کوئی اثر نہ پڑے۔ انجن کا فیل ہو جانا . . . . یہ چیز جہاز کو مجبوراً اتارنے کی ابتدا

ہوا کرتی ہے۔ غالباً اس پرواز کو کامیابی سے مکمّل کرنے سے پہلے ہی مجھے اپنے آپ پر ضرورت سے زیادہ بھروسا ہوگیا تھا۔

لیکن میں بھول گیا۔ جہاز میں تو کوئی خرابی نہ تھی۔ صرف سامنے کی ٹینکی کا پٹرول ختم ہوگیا تھا یہی میں چاہتا تھا میں نے فوراً پٹرول کی درمیانی ٹینکی کا پٹرول کھول دیا جہاز کی رفتار کو ذرا کم کیا اور ہوا اور پٹرول کو بھی کم زور کر دیا۔ اب میں نے ہینڈ پمپ (ہاتھ سے چلانے والے پمپ) کو چلانا شروع کیا۔ میری آنکھیں دور اُفق پر چلنے ہوئے جہازوں پر جمی ہوئی تھیں مگر میں انجن کے دوبارہ چلنے کا بے تابی سے انتظار کر رہا تھا۔ وہ جہاز کئی میل دُور دکھائی دے رہے تھے۔ یہ جہاز انجن بند کر کے اُترنے کی حد سے بہت دُور تھے۔ اتنے دُور تھے کہ وہ تو غالباً اس چھینٹے کو بھی نہ دیکھ سکتے جو میرے جہاز کے پانی میں گرنے سے پیدا ہوتا۔ ہوا کا رُخ ابھی تک شمالی سمت تھا۔ اس کا مطلب یہ تھا کہ میں بائیں ہاتھ مڑوں۔ لیکن پورے ۹۰ درجے نہیں۔ مجھے اپنی حفاظتی پیٹی باندھ لینی چاہیے۔ لیکن اس کے لئے دونوں ہاتھوں کی ضرورت تھی اور یہ میرے لیے اِس صورت میں کہ میں ایک ہاتھ سے انجن میں پٹرول پہنچانے کی غرض سے پمپ کر رہا تھا، محال تھا،

جہاز کے جھٹکے اور ٹھوٹھو کی آواز اب بند ہوگئی۔ میں نے انجن کی رفتار کو تیز کیا۔ جہاز میں طاقت لوٹ آئی اور پرواز میں توازن پیدا ہوگیا۔ انجن کی رفتار تیز کر کے میں کارنوال اور دو بارہ انگلستان کو عبور کر کے شام سے پہلے پہلے،

---

(۱) Hand pump

ساحل فرانس پہ پہنچ سکتا ہوں، میں نے انجن کی گردشوں کو ۵ ء ۱۷۲ فی منٹ کی رفتار پہ مقرر کر دیا۔ چنانچہ جہاز کی رفتار ۵ء ۱۰۲ میل فی گھنٹہ تک پہنچ گئی۔

خیال آیا کہ اگر راستے میں دھند ہوئی تو میں قطب نما کی مدد سے پرواز کر دوں گا۔

اس وقت تک میرے پاس اتنا پٹرول تھا کہ میں تمام رات اور دوسرے دن طلوع آفتاب کے بعد تک بھی پرواز کر سکتا تھا۔ یہی نہیں بلکہ ناساز گار حالات میں میں روما[1] کی سمت بھی جا سکتا تھا، میں نے یورپ کا نقشہ کھولا۔ روما پیرس سے سات سو میل دور تھا، لابورژے کے ہوائی مستقر پہ اترنے کے بعد بھی میرے پاس ایک ہزار مزید میلوں کی پرواز کا پٹرول بچ سکتا ہے۔ اس صورت میں وہاں اترنا میرے لئے باعث شرم ہے۔ اب تو نیند کا غلبہ بھی ختم ہو چکا ہے۔ اور میں جہاز میں بیٹھے بیٹھے ایک غیر معین عرصے تک پرواز کر سکتا ہوں، میں نے سوچا کہ روما تک ۰۰ ۴۰ میل کی مسلسل پرواز کتنا حیرت انگیز کارنامہ ہوگا۔ لیکن پھر خیال آیا کہ میری پرواز کا منصوبہ تو صرف پیرس تک کا ہے۔ ان حالات میں مجھے بہر صورت لابورژے کے ہوائی مستقر پہ ہی اترنا چاہیے۔

میری گھڑی نیویارک کے وقت کے مطابق ایک بج کر باون منٹ بعد از دوپہر اور یہاں کے وقت کے مطابق شام کے ساڑھے چھ بجے کا وقت بتا رہی تھی، اب میں پھر زمین کے اوپر پرواز کر رہا ہوں، چھوٹی چھوٹی صاف ستھری کھیتیاں کانٹے دار جھاڑیاں اور پتھروں کی بنی ہوئی باڑیں علٰحدہ علٰحدہ نظر آرہی ہیں، یہ کارنوال ہے

---

[1] Rome

مجھے فوراً خیال آیا کہ یہ کسان اتنے چھوٹے چھوٹے کھیتوں سے اپنی روزی کیسے کماتے ہوں گے ؟ اس قسم کی سینکڑوں کھیتیاں مل کر کینساس میں گندم کے ایک کھیت کے برابر ہوتی ہیں ؛

میں جہاز کو پانچ سو فٹ کی بلندی پر لے آیا ۔ لوگ سر اٹھا اٹھا کر مجھے دیکھنے لگے ۔ کیا ان کا خیال ہے کہ میں کوئی برطانوی ہوا باز ہوں ؟ اور ایک مشقی پرواز میں مشغول ہوں ؟ . . . . کیا وہ ایسے جہاز کو دیکھ رہے ہیں جس نے تیئس گھنٹوں میں امریکہ سے انگلستان کے درمیان کا فاصلہ طے کیا ہے ؟ تاہم اگر انہوں نے ریڈیو پر یا اخبار میں میری پرواز کے آغاز کے متعلق سُنا یا پڑھا ہے تو انہیں اس بات کا یقین کیسے آئے کہ میں نے اس طویل پرواز کو اتنی جلدی طے کر لیا ہے ۔

رودبار انگلستان سامنے نظر آ رہی ہے ۔ میں حیران ہوں کہ میں انگلستان کو اتنی جلدی کیسے عبور کر گیا ۔ اگرچہ یہ ایک تنگ سا جزیرہ نما ہے اور اس کا ایک سرا سمندر کی طرف نکلا ہوا ہے ۔ لیکن آئرلینڈ دیکھے مجھے ابھی تین گھنٹے ہوئے ہیں ۔ میں اپنی طبیعت کو پرانی دنیا کے چھوٹے چھوٹے فاصلوں سے مانوس نہیں کر سکتا ۔ میرے پیچھے ساحل پر آہستہ آہستہ دھند چھا رہی ہے ۔ میں نے جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پر لے جا کر متوازن کیا ۔ اب سورج بہت نیچے چلا گیا ہے اور اُفق کی لکیر کے بہت قریب پہنچ چکا ہے ۔ رودبار انگلستان میں چند ایک جہاز نظر آ رہے ہیں ۔

---

(1) Kansas

ساحل فرانس غروب آفتاب کی روشنی میں ہاتھ پھیلائے میرا استقبال کر رہا ہے
اسی ساحل سے تیرہ دن پہلے نان گیسر اور کولی نے بحراوقیانوس پار کرنے کے لیے
مغربی سمت پرواز شروع کی تھی۔ انہوں نے دو پروں والے طیارے سے
لابورژے کے ہوائی مستقر سے پرواز کا آغاز کیا، اسی ہوائی اڈے سے جہاں
اب مجھے اترنا ہے۔ انہوں نے کتنی دور تک پرواز کی، وہ اپنا راستہ کیسے کھو
بیٹھے؟ کیا انہوں نے ستاروں کی مدد سے پرواز کرتے کرتے زمین سے اپنا
رشتہ منقطع کر لیا اور اپنا راستہ بھول گئے؟ یہ سب سوالات میرے دماغ
میں بار بار آرہے تھے۔ اپنی طرف سے وہ ایک جادو کے گھوڑے پر سوار تھے
لیکن کسی وجہ سے جادو کا اثر زائل ہو گیا۔ مجھے محسوس ہوا کہ فن ہوا بازی میں
معمولی سے معمولی غلطی تباہ کن نتائج پیدا کر سکتی ہے۔ جہاز کے آلات نصب کرنے
میں ایک چھوٹی سی غلطی! . . . . . یا ہوا کے داخلے کی نالیوں میں برف کا جم جانا!
یا پرواز شروع کرنے سے پہلے ایک گھنٹہ کم سونا! . . . . . ان میں سے کوئی
چیز بھی جہاز کی تباہی کا باعث ہو سکتی ہے۔

اب شیربورگ کا شہر مجھے اچھی طرح نظر آنے لگا ہے۔ یہ فرانس کا پہلا شہر
ہے۔ سورج اب تقریباً تقریباً افقی خط سے مس کر رہا ہے۔ مجھے احساس ہوا
کہ میں نے یورپ اور امریکہ کے براعظموں کے درمیان پہلی مسلسل پرواز ختم کر لی
ہے۔ میں نے سمندر کا نقشہ بند کیا اور فرانس کا نقشہ کھولا۔ میں وقت مقررہ

---

(۱) Cherbourg

سے اتنا پہلے پہنچ چکا ہوں کہ شاید لابورژے کے ہوائی مستقر پہ کوئی شخص بھی میرا منتظر نہ ہوگا۔

مشرقی سمت رات کے تاریک سائے بڑھتے جا رہے ہیں۔ صرف مغرب کی طرف دن کی کچھ روشنی باقی ہے اور آسمان پہ شفق کی سرخی نمایاں ہے۔ اب بھی صرف شام کی دھندلی روشنی ہی میں میں فرانس کا کچھ اور حصہ بھی دیکھ سکتا ہوں میں جہاز کو نیچے لے آیا۔ اور میں نے کھیتوں اور دیہاتوں کا جائزہ لینا شروع کیا میں نے دوکانوں کے سائن بورڈ دیکھے۔ سائن بورڈوں کی تحریریں میں سمجھنے سے قاصر ہوں۔ اب میں دور دیہ دوکانوں اور دیواروں سے گھرے ہوئے احاطوں کے اوپر پرواز کر رہا ہوں،

جونہی میں ان مکانوں کے اوپر اڑتا، نیلی زین میں ملبوس کسان، سفید لباس میں ملبوس عورتیں اور بچے ہجوم کرتے ہوئے نیچے دوڑ دوڑ کر گھروں سے باہر نکل آتے اور اپنی چھتوں پہ جہاز کی آواز سے جہاز کے مقام کو معین کرنے میں کوشاں ہو جاتے۔ اس وقت رات کے نو بج کر بیس منٹ ہوئے ہیں۔ شام کے کھانے کا وقت ہو چکا ہے۔ میں نے جہاز کی چھڑی اپنے گھٹنوں میں دبائی اور تیل آلود کاغذ کے تھیلے سے ایک سینڈوچ نکالی، پرواز شروع کرنے سے اس وقت تک یہ میرا پہلا لقمہ تھا! جہاز بلند ہو رہا ہے۔ میں نے چھڑی کو ذرا آگے دھکیلا اور پھر اُسے گھٹنوں میں داب کر پانی کی بوتل کا کارک کھولا اب میں تمام پانی پی سکتا ہوں۔ کیونکہ اگر مجھے اب پیرس تک پہنچتے پہنچتے بحالت مجبوری کہیں اور اترنا پڑ جائے تو یہاں پانی کی تو کوئی کمی نہ ہوگی۔ ... لیکن

سینڈوچ[1] کا مزا بدل چکا ہے اور اسے نگلنا مشکل ہو گیا ہے۔

زمین پہ ہر طرف ظلمات کا عمل طاری ہو چکا ہے۔ روشنی تقریباً بالکل غائب ہو چکی ہے۔ ہر طرف سائے بڑھ چکے ہیں۔ جنگل، کھیتوں کی نسبت زیادہ تاریک ہیں۔ کھیتوں کی باڑیں اب مجھے فقط سیاہ لکیروں کی شکل میں نظر آ رہی ہیں۔ مکانوں میں روشنیاں جھلملا رہی ہیں، جہاز کے آلات کے نشانات پھر چمک اُٹھے ہیں۔ میں نے جہاز کو بلند کرنے کے لیے چھڑی کو اپنی طرف کھینچا۔ اور جہاز کو دو ہزار فٹ کی بلندی پہ لے گیا۔ کئی میل دور ظلمات کی تاریکی میں روشنی کی ایک کرن ظاہر ہوئی یہ روشنی کا مینار ہے۔ اس کے بائیں طرف روشنی کے دو اور مینار ہیں۔ یقیناً یہ لندن اور پیرس کے درمیان ہوائی راستے کے نشان ہوں گے۔ پرواز شروع کرنے سے قبل ان روشنیوں کے متعلق کسی شخص نے مجھے بتایا تھا۔ اب ہر چیز آسان ہو گئی۔ کیونکہ یہ روشنی کے مینار اتفاق سے میرے راستے پر ہی مل گئے۔

میں جہاز کو چار ہزار فٹ کی بلندی پہ لے گیا۔ زمین پہ ہر طرف روشنیوں کے جھرمٹ نظر آ رہے تھے۔ بڑے بڑے جھرمٹ شہر ہوں گے اور چھوٹے چھوٹے جھرمٹ دیہات، اس لحاظ سے پیرس کو تو جگمگاتی ہوئی کہکشاں کی طرح نظر آنا چاہیے۔ اب میری آنکھیں پتھرائی ہوئی نہ تھیں اور میرے جسم کے کسی حصّہ میں درد نہ تھا!

---

(1) Sandwich

پیرس اسی طرح افق پر اُبھرتا ہوا نظر آیا، جیسے اپنے وقت سے پہلے طلوع ہو رہا ہو ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ ایک ایسی دُھندلی روشنی جو غیر محسوس طور پر ظاہر ہو رہی ہو ۔ ۔ ۔ ۔ جزیرہ لانگ سے پرواز شروع کئے اب مجھے ۳۳ گھنٹے گذر چکے تھے جوں جوں وقت گزرتا گیا روشنی کے بے شمار شناختی نشانات اُبھرتے گئے، مجھے محسوس ہوا کہ میں ستاروں سے بھرپور دو آسمانوں کے درمیان پرواز کر رہا ہوں پیرس کی روشنیاں خطِ مستقیم، خطِ منحنی، اور مربع شکلوں میں نمایاں ہو رہی تھیں، سڑکیں، بارکیں اور دیگر عمارات ایک صاف اور واضح خاکے کی شکل میں نمودار ہونے لگیں، دور روشنیوں کی ایک لاٹ بلند ہوتی نظر آئی، یہ ایفل ٹاور[1] تھا۔ میں نے اس کے اوپر ایک چکر کاٹا اور جہاز کو شمال مشرقی سمت لابورژے کی جانب ڈال دیا ؛

لابورژے میرے نقشے پر موجود نہ تھا، امریکہ میں اس جگہ کے محلِ وقوع کے متعلق بھی کسی کو کوئی قطعی علم نہ تھا۔ سب یہی کہتے تھے "یہ بہت بڑا ہوائی اڈہ ہے" تم اس کے متعلق کبھی غلطی نہیں کھا سکتے، صرف شہر سے شمال مشرقی سمت پرواز کئے جانا، ضرور وہیں پہنچو گے، میں نے پنسل سے اپنے نقشے پر ایک دائرہ بنایا، اور جہاز کا رُخ اسی دائرے کے مرکز کی طرف پھیر دیا ؛

اتنے بڑے ہوائی مستقر پر روشنی کا مینار تو ضرور ہونا چاہیئے ! لیکن قریب

---

(1) Eiffel Tower

مینار شرق کی بجائے تقریباً بیس میل مغرب کی طرف نظر آ رہا ہے، میں نے
جہاز تھوڑا سا موڑا تاکہ سامنے کی طرف نظر دوڑا سکوں۔ لیکن کسی طرف مجھے
کوئی روشنی نظر نہ آئی، فوراً مجھے خیال آیا کہ میں تو چار ہزار فٹ کی بلندی پر اُڑ
رہا ہوں، ہو سکتا ہے کہ روشنی کا مینار اتنا نیچے ہو کہ میری نظریں بھی اس تک
نہ پہنچ سکتی ہوں، اتنی بلندی سے تو مجھے صرف ایک ایسے قطعہ کی تلاش
کرنی چاہیے جو چاروں اطراف سے سیدھے حاشیوں سے گھرا ہوا ہو اس پر
تھوڑے تھوڑے فاصلے پر روشنیاں ہوں، اور سبز، سُرخ اور زرد نشانات
نمایاں ہوں،

میری دائیں طرف بھی ایک قطعہ زمین تھا جو اتنا وسیع تھا کہ اس پر بآسانی
ہوائی اڈّے کا گمان ہو سکتا تھا۔ اس قطعۂ زمین کے گرد روشنیاں نصب تھیں لیکن
یہ قطعات نہ تو اتنے ہموار تھے اور نہ ہی ان کے درمیانی فاصلوں میں کوئی تناسب تھا
ان میں سے کچھ قطعات تو ایک دوسرے کے بہت قریب تھے۔ اب اگر یہ لابورڈے
کا ہوائی مستقر نہیں تو وہ ہوائی اڈّہ کہاں ہو سکتا ہے؟ میں نے جہاز کو اور آگے
بڑھایا، کچھ دور بعد مجھے بڑی بڑی روشنیاں نظر آئیں، کیا لابورڈے کا ہوائی مستقر
یہ ہے؟ لیکن یہ روشنیاں جہاز کو اتارنے کے لیے تو ناکافی ہیں!

بظاہر یہ ایک ہوائی اڈّہ دکھائی دیتا ہے، لیکن آخر اتنی آبادی میں ہوائی اڈّہ
بنانے کا مطلب میری سمجھ سے بالاتر تھا۔ دوسری سمت ہزارہا روشنیاں نظر آ

رہی تھیں، غالباً یہ کوئی کارخانہ ہوگا۔ اب میں تقریباً تقریباً ہوائی اڈے کے اوپر آ چکا ہوں، متنبہ کرنے والی روشنی، جہاز کو اترنے میں مدد دینے والی یا ایسی ہی قسم کی اور روشنیاں بالکل غائب تھیں۔ د ہو سکتا ہے کہ فرانس میں گشتی روشنی کے مینار جہاز کی آمد پر ہی نصب کئے جاتے ہوں، لیکن بڑی بڑی روشنیاں ہوائی اڈے کا ایک سرا نمایاں کر رہی ہیں۔ ہو سکتا ہے کہ گشتی روشنی کے مینار جہاز کی آمد پر ہی جلائے جاتے ہیں، اور پھر یہ بھی توضیح ہے کہ میرے یہاں پہنچنے کا ابھی وقت بھی تو نہیں ہوا۔ یہی نہیں بلکہ وہ لوگ جنہیں میرے یہاں کامیابی اور سلامتی کے ساتھ پہنچنے کی توقع ہے، وہ بھی اتنی جلدی میرے یہاں پہنچنے کا خیال بھی نہیں کر سکتے۔ لیکن آخر ہوائی اڈے کی حدود کی روشنیاں اور دوسری بڑی روشنیاں جو تمام بڑے ہوائی اڈوں کا نشان امتیاز ہوتی ہیں، اُن کو وہاں نصب کرنے کا اور کیا مطلب ہے!

لابورژے کے ہوائی مستقر کی سمت تو یہی تھی۔ لیکن مجھے اُمید تھی کہ ہوائی اڈہ کچھ فاصلہ پر ہی ہو گا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ مجھے چند میل شمال مشرقی جانب اور پرواز کرلینی چاہیے۔ اس صورت میں اگر مجھے کوئی ہوائی اڈہ نہ دکھائی دیا تو پھر میں واپس لوٹ آؤں گا اور جہاز کو کم بلندی پر لا کر پرواز کرتا رہوں گا۔

پانچ منٹ اسی کشمکش میں گذر گئے۔ صرف چھوٹے چھوٹے قصبوں اور مضافات کی روشنیاں زمین کی تاریکی سے اُبھریں۔ میں نے جہاز کو لوٹایا۔ انجن کی رفتار کو کم کیا اور جہاز کو کم بلندی پر لانا شروع کیا، اب کی بار جب میں ان بڑی بڑی روشنیوں کے قریب پہنچا تو جہاز فقط دو ہزار فٹ کی بلندی پر اُڑ رہا تھا۔ میں نے سوچا کہ کم بلندی کی پرواز خطرناک بھی ہو جایا کرتی ہے۔ ہو سکتا ہے کہ پیرس کے اردگرد

ریڈیو کے مینار ہوں، میں نے اپنے لیمپ کی مدد سے زمین کی طرف پیغام بھیجنا شروع کیا، لیکن اب بھی کوئی جوابی پیغام نہ ملا، رسید تک نہ ملی۔

میں نے ایک بار پھر چکر کاٹا۔ اب کی بار مجھے یقین ہو گیا کہ یہ ایک ہوائی اڈہ ہے۔ میں نے ایک بہت بڑے دروازے کے سامنے سیمنٹ کا فرش بھی بچھا دیکھا، یہ تو جہاز گاہوں کا نشان تھا۔ تو کیا یہی لابورژے کا ہوائی مستقر ہے!
میں جہاز کو ذرا کم بلندی پر لے آیا، میں نے فیصلہ کیا کہ میں اترتے وقت جنوبی سمت کی روشنیوں سے وضاحت کرا لوں گا، کہ ان میں کہیں کارخانوں کی چمنیاں نہ پوشیدہ ہوں،

مختلف سمتوں اور زاویوں سے دیکھنے سے رات کی تاریکی اور سایوں میں نئی نئی تفصیلات نمایاں ہو رہی تھیں۔ اب مجھے بڑے بڑے جہاز گاہوں کے کونے نظر آنے لگے۔ بڑی بڑی روشنیوں میں بھی ان کے خاکے بہت مدہم نظر آ رہے تھے۔ غور سے دیکھنے پر معلوم ہوا کہ ہوائی اڈے کے ایک سرے پر جو چھوٹی چھوٹی روشنیاں ہیں وہ موٹروں کے لیمپ ہیں۔ ان تمام موٹروں کو جہاز گاہوں کے پیچھے روک دیا گیا ہے۔ اب مجھے محسوس ہوا کہ یہ تو ایک بہت بڑا مستقر ہے۔ اور یہ بڑی بڑی روشنیاں اس کا صرف ایک حصہ ہیں، یقیناً یہی لابورژے ہے،
میں نے سوچا کہ جہاز کو تھوڑا سا بلند کر کے میدان کی سطح کا اندازہ لگا لینا چاہیے، اور دیکھنا چاہیے کہ جہاز کے راستے میں کوئی روکاوٹ تو نہیں ہوگی۔ اس کے بعد اگر اڈے والوں کے پاس کوئی اور لیمپ ہوئے تو وہ روشن کر دیں گے۔ میں نے دوسری ٹینکی کو بند کر کے جہاز کے پروں کے درمیان والی ٹینکی کا پٹرول

استعمال کرنا شروع کیا۔ میں نے تختۂ آلات پر روشنی ڈالی۔ اور تمام آلات کا آخری بار جائزہ لیا۔ اس کے بعد میں نے ہوا باز کی حفاظتی پیٹی کس لی اور چکر کاٹتے ہوئے پیرٹ آف سینٹ لوئس کو نیچے لانا شروع کیا۔

تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر مجھے ایک عمارت کے اوپر ایک مدھم سی روشنی میں ہوا کا رخ بتانے والا بادبان نظر آیا۔ ہوا کے زور سے وہ اتنا باہر پھیلا ہوا تھا کہ میں بخوبی جہاز کے اتارنے کی صحیح سمت کا اندازہ کر سکتا تھا۔ جہاز اتارنے کا راستہ بڑی بڑی روشنیوں کے اوپر سے گزرتا تھا۔ اور جہاز گاہوں سے کافی فاصلے پر تھا۔ رات کی تاریکی کی وجہ سے ہوائی اڈے کا وسطی حصہ ٹھیک نظر نہیں آرہا تھا جہاز کا اس طرح اترنا کچھ عجیب سا معلوم ہوا۔ اگرچہ میں بالکل بیداری کی حالت میں تھا تاہم جہاز کی حرکت سے اس کی رفتار کا اندازہ نہیں لگایا جا سکتا تھا۔ میں نے حادثے سے بچنے کے لیے جہاز کی رفتار کو ذرا تیز ہی رکھا میری تمام حرکات خود بخود واقع ہو رہی تھیں۔ آج مجھے ایسا محسوس ہو رہا تھا جیسے میں پہلی بار جہاز کو اتار رہا ہوں میں نے جہاز کا رخ بڑی بڑی روشنیوں کی طرف رکھا۔ لیکن ان کے قریب پہنچتے پہنچتے جہاز کو سیدھا کر لیا۔ روشنی والا علاقہ جہاز کو اتارنے کے لیے چوڑائی میں بہت کم تھا۔ جب میں اب جہاز کو جہاز گاہوں کی چھتوں سے بھی کم بلندی پر لے آیا . . . . . . اتنا نیچے کہ میں بخوبی زمین کی سطح کا اندازہ لگا سکتا تھا۔ زمین اس جگہ تک ہموار تھی جہاں تک کہ بڑی بڑی روشنیاں نصب تھیں، یہاں سے آگے گہری تاریکی چھائی ہوئی تھی، دور مدھم روشنی کے نشانات ہوائی اڈے کے دوسرے سرے کا نشان دے رہے تھے۔ مجھے خیال ہوا کہ حقیقی لابورژے

ایک بہت بڑا ہوائی مستقر ہے۔ اس لیے غالباً گہری تاریکی والا علاقہ بالکل صاف اور ہموار ہوگا۔ میرے لیے اس کے سوا اور کوئی چارہ نہ تھا کہ اسی مفروضہ پر بھروسا کروں۔

میں نے انجن کو ذرا تیز کیا اور جہاز کو اوپر سے ہٹا کر موڑا۔ میں اپنے جہاز کے اگلے حصّہ کو بلند کرنے اور اس کی آواز میں گرج پیدا کر کے اپنے اُترنے کا اعلان نہیں کرنا چاہتا تھا۔ میں نے سوچا کہ مجھے بالکل اسی طرح پرواز کرنی چاہیے جس طرح ایک اُستاد اپنے شاگرد کو ہوابازی سکھاتے وقت کرتا ہے۔

میں اب جہاز کو ایک ہزار فٹ کی بلندی پر لے گیا۔ پیرس کی بتّیاں ایک بار پھر نمایاں ہوئیں اور وہ تاریک علاقہ مجھے اچھی طرح دکھائی دینے لگا۔ لاتعداد موٹریں بدستور رُکی ہوئی تھیں اور زمین پر کسی چیز کی حرکت کے نشان نہ تھے۔

میں جہاز کو ہوا کے رُخ پر لایا اور اُترنے کی تیاری کی۔ کیا جہاز کا اگلا حصّہ آگے کو جھکا ہوا ہے؟ رفتار پیما نوّے میل فی گھنٹہ کی رفتار بتا رہا تھا۔ اس رفتار سے تو جہاز اصل جگہ سے بہت آگے نکل جائے گا۔ میں نے رفتار کو کم کر دیا۔ انجن کی آواز مدہم پڑ گئی۔ کیا انجن کی رفتار بہت کم ہوگئی ہے۔؟ اسے اس وقت بند نہیں ہونا چاہیے۔ خاموشی نے خلا کی صورت پیدا کر دی۔ میں نے انجن کو پھر تیز کر دیا۔ اب بھی میں کافی رفتار سے اُتر رہا تھا!

تیز رفتاری کی وجہ سے جہاز ہچکولے کھانے لگا۔ میرے تمام احساسات اب اُترنے کے عمل پر مرکوز ہوگئے۔ مجھے اب فقط ایک چیز مقصود تھی۔ میں نے اور سب خیالات کو یک بار دماغ سے خارج کر دیا۔ میں تمام ممکن سرعت کے

ساتھ جہاز کو نیچے لانا چاہتا تھا مگر حفاظت کے ساتھ۔ لیکن رفتار پیما تو صرف اَسّی میل فی گھنٹہ کی رفتار ظاہر کر رہا تھا۔ مجھے خیال ہوا کہ اس رفتار سے بھی میں اصل مقام سے بہت آگے جا اُتروں گا۔ اب پھر میں نے اپنی توجہات کو ایک نقطہ پر لا ٹھہرایا۔ میں نے فیصلہ کیا کہ خواہ میں تاریکی ہی میں نہ گھس جاؤں مجھے جہاز کی رفتار کو کم نہ کرنا چاہیے۔ اور جہاز کو بلندی سے زاویۂ حادّہ[1] پر ہی اُتارنا چاہیے تاکہ دویدگاہ کے دوسرے سرے پر نصب شدہ کھمبوں اور چمنیوں سے بچ سکوں۔ رُکاوٹ ظاہر کرنے والی روشنیوں پر اس وقت بھروسا نہ کرنا چاہیے جب تک وہ سامنے ظاہر نہ ہو جائیں۔

جہازگاہ اب صرف سو گز دُور رہ گئی۔ میں اب بھی بہت بلند ہوں۔۔ بہت تیزی۔۔۔۔ جہاز کا بایاں پتوار۔۔۔۔ خبردار۔۔۔۔۔ کیا یہ زاویہ صحیح ہے؟۔۔۔ کہیں اس زاویہ پر اُترنے سے جہاز اُلٹ نہ جائے!۔۔۔۔ ۔۔۔۔ اب بھی بلندی زیادہ ہے۔۔۔۔ بلندی کم کر دو۔۔۔۔ جہاز کے اگلے حصّہ کو جھکائے رکھو۔ اسی زاویہ پر۔۔۔ اب میں روشن علاقہ پر آگیا ۔۔۔۔ اب زمین میرا استقبال کر رہی ہے۔۔۔۔۔ رفتار اب بھی ذرا تیز ہے۔۔۔۔ جہاز کا پچھلا حصّہ کچھ اُونچا ہی ہے۔۔۔۔۔ سنبھال کر۔۔۔ ۔۔۔ سنبھال کر۔۔۔۔ روشنیاں پیچھے رہ گئیں۔۔۔۔ انجن کو تیز کر کے ایک بارگی تینوں پہیے زمین پر چھو کر اُترنا چاہیے۔۔۔۔ اِس پرواز کی یہی شان

---

(1) Acute angle

ہونی چاہیے،

جہاز کے پہیے نہایت آہستگی کے ساتھ زمین سے مس ہوتے ہیں، پھر اُٹھتے ہیں، پھر زمین سے مس ہوتے ہیں، ایک دو بار اور . . . پھر ہوا میں . . . . جہاز کا پچھلا حصّہ اب بھی زمین پر گھسٹ رہا ہے۔ یہ اُترنا کوئی ایسا بُرا نہیں تھا . . . لیکن سامنے کوئی چیز نظر نہیں آرہی! میں تاریکی ہی میں ہچکولے کھاتے ہوئے جہاز کی رفتار کو آہستہ کرتے ہوئے اور ہر ممکن طریقہ سے جہاز کو اس اندھیرے میں تباہی سے بچاتے ہوئے زمین پر اُتر رہا تھا!

سپرٹ آف سینٹ لوئس نے چکّر کاٹا اور ایک جگہ رک گیا۔ اب میرا جہاز لابورژے کے ہوائی مستقر کی پختہ دویدگاہ کے عین وسط میں کھڑا تھا، میں نے جہاز کو پھر چلایا اور اُسے بڑی بڑی روشنیوں اور ان جہاز گاہوں کی طرف لے چلا، لیکن کیا دیکھتا ہوں کہ سامنے والا میدان دوڑتی ہوئی صورتوں سے اٹا پڑا ہے! . . . .

میں اس قدر شاندار استقبال کے لیے ہرگز تیار نہیں تھا، مجھے اس بات کا وہم و گمان بھی نہ تھا کہ آئرلینڈ سے پیرس تک کی پرواز کے دوران جن جن مقامات پر سے اڑا، یعنی خلیج ڈِنگل، پلی متھ اور شیر بورگ، وہاں سے متواتر اطلاعات لابورژے آتی رہیں۔ مجھے یہ خیال بھی نہ تھا کہ میرے لابورژے پہنچنے اور آمدورفت کے حادثات میں کوئی تعلق ہو سکتا ہے۔ مجھے اس کا بھی علم نہ تھا کہ دس ہزار مرد اور عورتیں، باڑیں اور دیگر رکاوٹیں پھاند کر میرے استقبال کے لیے

بے تابانہ دویدگاہ کی طرف رجوع کر رہی ہیں ،

جونہی میں نے انجن کا سوئچ[1] بند کیا ، لوگوں کے چہروں نے میری کھڑکیوں پر حملہ بول دیا ۔ ہجوم کی شدت تھی کہ جہاز کانپ گیا ۔ جہاز کے پچھلے حصّے کی لکڑی ٹوٹنے کی آواز میں نے بھی سنی ، غالباً کسی مشتاق شخص نے اس پر زیادہ بوجھ ڈال دیا تھا ۔ اس کے بعد دوسری آواز ، پھر تیسری ، لوگوں کا جوش عجیب عجیب طریقوں سے ظاہر ہو رہا تھا ۔ اب جہاز کے قالب پر منڈھے ہوئے کپڑے کے پھٹنے کی آواز کان میں پڑی ! خدایا کیا یہ انبوہ میرے جہاز کے ٹکڑے ٹکڑے کر کے بطور یادگار لے جانا چاہتا ہے ۔ جہاز کو ان مجنونوں کی دست برد سے بچانے کے لیے مجھے ایک دو محافظ دستوں کی ضرورت پڑ گئی ۔

۔ کیا یہاں کوئی شخص انگریزی سمجھ سکتا ہے ۔ میں چلایا

لوگوں کے شور و غل اور جوش نے آواز سننا یا سنانا مشکل کر دیا ۔ اب پھر جہاز پر منڈھے ہوئے کپڑے کے پھٹنے کی آواز کان میں آئی ، اور لوگ جہاز کو آگے ، پیچھے دھکیل رہے تھے ۔ مجھے یقین ہو گیا کہ اگر زیادہ آدمی جہاز پر چڑھ گئے تو طیارے کے نیچے ڈھرے کی کڑی ٹوٹ جائے گی ، میں نے فیصلہ کیا کہ جہاز کی زندگی اسی بات پر منحصر ہے کہ میں جلد سے جلد اس سے الگ ہو جاؤں اور فوراً ہی کسی محافظ دستے کا انتظام کروں ۔

جونہی میں نے کھڑکی کا دروازہ کھولا ، درجنوں ہاتھوں نے مجھے دبوچ لیا

---

(1) Switch

کوئی میری ٹانگ کو چمٹ گیا اور کسی نے بازو تھام لیے، کوئی کمر سے لپٹ گیا اور کسی نے گردن ناپی! اب لطف یہ تھا کہ کوئی شخص میری زبان نہیں سمجھتا تھا یا شور کی وجہ سے یا شوق کی فراوانی میں سُن نہیں سکتا تھا اور میں تھا کہ ہجوم کے سروں پر اُوندھا لیٹا ہوا تھا۔ میری ہیئت کذائی دیکھنے کے قابل تھی! لہروں کا سمندر مجھے اپنے دھارے میں بہائے لیے جا رہا تھا۔ اور میری مرضی سے بے نیاز، میری تکلیف اور پریشانی سے بے پروا جانے کدھر جا رہا تھا۔ ہزاروں آوازیں مل کر ایک گرج کا سا سماں پیدا کر رہی تھیں، میرا جہاز میری نظر سے اوجھل ہو چکا تھا۔ مجھے اب خطرہ پیدا ہوا کہ ہجوم اپنے اندھے شوق میں کہیں مجھے پاؤں تلے ہی نہ روند ڈالے۔ ۲۴ گھنٹوں کی مسلسل پرواز کے بعد اگر میں روند دیا گیا تو میرے لیے اُٹھنا ناممکن ہو جائے گا۔

میں نے کوشش کی کہ ہجوم کے پنجہ سے آزاد ہو جاؤں، بہت ہمت کر کے میں اُٹھ بیٹھا اور یہ کوشش کی کہ لوگوں کے ہاتھوں سے پھسل جاؤں اور نیچے گر پڑوں اور گھٹنوں کے بل چل کر بچ نکلوں، مگر میری کوئی پیش نہ گئی۔ اب میری رہی سہی طاقت بھی زائل ہو رہی تھی، چنانچہ میں نے اسی میں عافیت سوچی کہ چپکا پڑا رہوں اور ہجوم کے رحم و کرم پر اپنے آپ کو چھوڑ دوں، آخر یہ لوگ میری عزّت افزائی کر رہے تھے۔ اور انہوں نے مجھے واقعی اپنے سر پر اٹھایا ہوا ہے۔ اس لیے مجھے مطمئن ہونا چاہیے کہ وہ مجھے زمین پر گرنے نہ دیں گے۔ کچھ دیر کے بعد مجھے محسوس ہوا کہ کسی شوقین متوالے نے میری ہوابازی کی ٹوپی جھپٹ کر میرے سر سے اُتار لی ہے۔ اس کے لیے آج کے دن کی یہ

یادگار ہو جائے گی مگر اس طرح تو میری تکا بوٹی کر دی جائے گی۔ آخر میں زائرین کے شوق کا تختۂ مشق تو نہیں ہوں۔ مگر کیا کرتا میرا جسم نہایت مضبوط ہاتھوں میں جکڑا ہوا تھا اب دو آدمیوں نے اپنے بازو میرے بازوؤں میں جکڑ لیے اور میں نے ان کی مدد سے بیچ بیچ کر ہجوم میں سے نکلنا شروع کیا۔

میں پیرس میں ایک ہفتہ ٹھہرا۔ اس قیام کے دوران میں نے لالبورژے کے ہوائی مستقر پر اترنے کی داستان کی مختلف کڑیوں کو یکجا کرنے کی کوشش کی فرانسیسی حکام نے کئی ایک حفاظتی دستے اور سپاہیوں کی دو کمپنیوں کی کمک ہوائی اڈے پر بھیجی مگر جب لوگوں نے لوہے کے تار توڑ ڈالے اور ہجوم نے ہوائی اڈے کا رُخ کیا تو یہ حفاظتی دستے خس و خاشاک کی طرح بہہ گئے۔ ڈی ٹرائیا اور ڈی لاژ دو فرانسیسی ہوا باز اس ہجوم میں میرے قریب پہنچ گئے۔ ڈی لاژ نے ڈی ٹرائیا کا ہاتھ پکڑ کر کھینچا اور وہ چلایا۔ "آؤ یہ لوگ تو اس کو پیس دیں گے انہوں نے مجھے کھینچ کر میرے پاؤں پر کھڑا کر دیا اور میں ہجوم میں ایک نامعلوم شخص کی طرح مل جل گیا۔ اسی اثنا میں میری ہوا بازی کی ٹوپی ایک امریکی نامہ نگار کے سر پر جا پہنچی اور ہجوم میں سے کوئی چلّا اٹھا " وہ ہے لنڈ برگ . . . . . وہ ہے لنڈ برگ !" ہجوم اس آواز کو سنتے ہی اس نامہ نگار پر پل پڑا۔ اس بیچارے کی جو درگت بنی وہ تو ہوئی مگر مجھے نجات مل گئی۔

ڈی لاژ اپنی موٹر رینالٹ لینے گیا اور ڈی ٹرائیا مجھے بڑی ہوشیاری سے

---

(۱) Detroyat (۲) Delage

ہجوم میں سے باہر نکال لایا، موٹر آنے پر میں نے کہا کہ میں اس وقت تک یہاں سے نہیں جا سکتا جب تک مجھے اطمینان نہ ہو جائے کہ میرے جہاز کے گرد حفاظتی دستے تعینات کر دیئے گئے ہیں۔ میرے دوستوں نے مجھے بتایا کہ جہاز مکمّل حفاظت میں ہے۔ اس لیے مجھے جہاز کی طرف واپس جانے کی کوئی ضرورت نہیں۔ اِن کے طرزِ گفتگو اور اشارات میں اتنا وثوق تھا کہ مجھے اطمینان ہو گیا اور میرا خوف و شبہ رفع ہو گیا۔

ہم موٹر میں بیٹھ کر جہاز گاہ کی طرف گئے۔ وہاں مجھے ایک چھوٹے سے کمرے میں بٹھا دیا گیا۔ اور اس کمرے کی تمام بتّیاں گل کر دی گئیں، تاکہ میں ہجوم کی یورش سے بچ جاؤں۔ پھر پوچھا گیا کیا مجھے کھانے پینے کی ضرورت ہے کیا ڈاکٹر سے کسی قسم کا مشورہ تو درکار نہیں؟ کیا میں لیٹنا چاہتا ہوں؟ مجھے ہر چیز کے لیے صرف اشارہ کرنے کی ضرورت تھی۔ انہوں نے مجھے یقین دلایا کہ سارا فرانس میری تواضع کرنے کے لیے تیار ہے یہ سچ بھی تھا۔

اور لطیفہ یہ ہے کہ باوجود اس قدر تھکاوٹ کے اس وقت میرے دل میں لیٹنے یا آرام کرنے کا خیال مطلق نہ تھا اور نہ ہی مجھے کسی ڈاکٹر سے مشورہ کی ضرورت محسوس ہو رہی تھی۔ البتہ میں اپنے جہاز کے لیے بہت فکرمند تھا کیونکہ لوگ اپنے جوش میں دیوانے ہو رہے تھے۔ اور ایک چھوٹا سا جہاز اُن کے جوشش کی لہروں کی دیر تک مدافعت نہیں کر سکتا تھا۔ میں نے یہ بھی کہا میں جہاز

کی خبر گیری کے لیے واپس وہیں جانا چاہتا ہوں۔ لیکن میرے فرانسیسی ہوا باز دوستوں نے اپنے لب سکیڑ کر نفی میں جواب دیا۔ اس کے بعد میں نے محصول درآمد اور نقل وطن کے متعلق قواعد و ضوابط دریافت کئے۔ تاکہ تمام مناسب کارروائی کو پورا کروں میں ویزا کے نہ ہونے کی وجہ سے بھی فکرمند تھا۔ میرے ہر سوال پر ان دونوں کے چہروں پر سوائے مسکراہٹ اور ہنسی کے اور کوئی جواب نہ ملتا تھا وہ غالباً میری سادہ لوحی سے محظوظ ہو رہے تھے۔ میں نے سوچا کہ بہتر یہی ہے کہ کچھ دیر انتظار کروں اور حالات پر تکیہ کروں۔ میں نے ان لوگوں سے نان گیسر اور کولی کے متعلق دریافت کیا۔ تمام لوگوں کے چہرے میرے سوال پر مایوسی اور افسوس سے پژمردہ ہوگئے۔ اور سب نے یہی بتایا کہ وہ لاپتا ہیں۔

اسی اثنا میں ڈی ٹرائیا کسی بڑے افسر کی تلاش میں گیا اور ہجومہ میں ۳۴ ایئر فورس رجمنٹ کے بمبار گروپ کے میجر وائس(۱) سے ملا۔ میجر وائس کو اس بات کا یقین نہ آتا تھا کہ میں اس تاریک کمرے میں بیٹھا ہوا ہوں۔ یہ ناممکن ہے۔ لنڈبرگ کو تو لوگ فاتحانہ انداز میں اٹھائے استقبالیہ کمیٹی کے پاس لے گئے ہیں۔ غالباً اس نے اس امریکی نامہ نگار کے سر پہ میری ٹوپی دیکھی ہوگی۔ اسی حالت میں اس بیچارے کو لوگ امریکی سفیر کے پاس لے گئے تھے۔ بہرحال میجر وائس۔ ڈی ٹرائیا کے پیچھے پیچھے اندر آیا۔ مجھے دیکھ کر اس نے اصرار کیا کہ میں لابورژے کے ہوائی مستقر کے فوجی علاقے کی طرف چلوں اور اس کے دفتر میں بیٹھوں۔ یہ جگہ یہاں سے تقریباً ایک میل ہے

---

(۱) Major Weiss

چنانچہ ہم نے موٹر میں ہوائی اڈے کو پار کیا۔ اس کے بعد میجر والس چند ایک بڑے افسروں کو ڈھونڈنے باہر گیا۔

تقریباً ایک گھنٹہ کے بعد مجھے چند امریکی لوگوں کی آوازیں سنائی دیں۔ حاضرین میں سے کسی نے کہا کہ امریکی سفیر[1] اس کمرے سے باہر ہے۔ تھوڑی دیر کے بعد دروازہ کھلا اور انرایبل مائرن جے ہیرک سے میرا تعارف کرایا گیا۔ یہ صاحب بہت بارعب سے شخص تھے۔ مگر میرے ساتھ بڑی مہربانی اور تلطف سے پیش آئے انہوں نے کہا کہ وہ مجھے امریکی سفارت خانے لے جائیں گے۔ میں نے اُن کی اِس دعوت کو بسروچشم قبول کیا۔ تاہم میں نے التماس کی کہ سفارت خانے جانے سے پہلے مجھے ایک بار سپرٹ آف سینٹ لوئس کو دیکھنے کی اجازت دی جائے۔

میری اس بات پر بہت سے لوگوں میں فرانسیسی زبان میں بحث وتکرار شروع ہو گئی۔ مجھے یقین دلایا گیا کہ جہاز کو کوئی خاص نقصان نہیں پہنچا۔ اور اب اسے ایک جہازگاہ میں بند کر کے ایک فوجی دستہ اس کی حفاظت کے لیے تعینات کر دیا گیا ہے مجھے سمجھایا گیا کہ مجھے اب سو جانا چاہیے۔ اس کے بعد جہاز کو مکمل طور پر درست کروا کے رکھنا چاہتے تھے۔ لیکن چونکہ جہاز کے فریم کی لکڑیاں ٹوٹنے اور اس پر منڈھے ہوئے کپڑے کے پھٹنے کی آوازیں ابھی تک میرے کانوں میں گونج رہی تھیں، میری کسی طرح تسلی نہ ہوتی تھی۔ چنانچہ ہم موٹر میں بیٹھ کر پہلے اس جہازگاہ میں گئے جہاں سپرٹ آف سینٹ لوئس محفوظ کر دیا گیا تھا۔ مجھے اپنا جہاز دیکھ

---

(۱) The Hon'able Myron J. Herrich

کہ بہت صدمہ ہوا۔ جہاز کے دو نو طرف بڑے بڑے شگاف تھے اور کسی منچلے نے جہاز کے پرزوں کو تیل پہنچانے والے حصّے کو انجن سے علٰحدہ کر دیا تھا۔ بہرحال کافی غور سے معائنہ کرنے کے بعد میں اس نتیجہ پر پہنچا کہ جہاز کو کوئی شدید نقصان نہیں پہنچا اور چند گھنٹوں کی مرمت کے بعد جہاز دوبارہ پرواز کے قابل ہو جائے گا۔

اب وقت ہو چکا تھا کہ میں اپنے معزز میزبان یعنی امریکی سفیر کے ساتھ پیرس روانہ ہو جاوں لیکن حفاظتی دستے اسے ڈھونڈھنے میں ناکام رہے، اور پندرہ منٹ کی تلاش کے بعد انہوں نے خود ہی مجھے امریکی سفارت خانے تک پہنچانے کا فیصلہ کیا۔ چنانچہ میجر وائس اور ڈی ٹرانیا اور ڈی لاٹر اور میں ایک موٹر کار میں سوار ہو کر امریکی سفارت خانے کی طرف روانہ ہو گئے۔ ہم نہایت تیزی سے ہجوم کو چیرتے ہوئے باہر نکل گئے۔

ہم نے پیرس تک شاہراہ سے ہٹ کر ایک اور راستے سے سفر کیا۔ تاکہ رستے کی آمد و رفت سے بچ جائیں۔ سڑکوں کی خرابی کی وجہ سے ہم نے راستے میں خوب ہچکولے کھائے ایک لمبی سڑک کے سرے پر ڈی لاٹر نے ایک تنگ محراب کے نیچے اپنی موٹر کو کھڑا کیا۔ اندر مدھم مدھم روشنی نظر آ رہی تھی۔ میرے دوست مجھے اس محراب کے اندر لے گئے وہاں جا کر دیکھا کہ میں فرانس کے گمنام سپاہی کی ابدی طور پر روشن قبر کے پاس کھڑا ہوں۔ اس کے بعد انہوں نے کہا کہ مجھے محراب فتح پر بھی ٹھہرنا چاہیے۔ یہ محراب پیرس کی وہ مشہور یادگار ہے جسے نپولین نے اپنی فتوحات کے جشن کے موقع پر تعمیر کرایا تھا۔ ہم امریکی سفیر سے پہلے ہی سفارت خانے پہنچ گئے ان کی موٹر کار راستے میں آمد و رفت کی زیادتی کی وجہ سے رکتی رکتی آئی۔ وہ تقریباً تین بجے صبح اپنے گھر پہنچے۔ ان کے عملے نے بہت دیر ہونے کے باوجود میرے لیے کھانا تیار کیا اور میں نے

---

(۱) Tomb of the unknown soldier. Arch of Triumph.

پیٹ بھر کر کھانا کھایا۔ اور پھر بھی میں ان کا انتظار کرتا رہا۔ اسی اثنا میں اخباری نامہ نگاروں کا ایک گروہ سفارت خانہ کے باہر جمع ہو چکا تھا۔ امریکی سفیر کے مشورہ سے ان کو اندر بلا لیا گیا، اور میں نے چند منٹ ان کے سوالات کے جوابات دینے میں صرف کئے۔ سوا چار بجے کے قریب میں سو گیا۔ اس وقت تک میں ۶۳ گھنٹے بیدار رہ چکا تھا کہ دوسرے دن میں بعد دوپہر سو کر اٹھا، اگرچہ میرا جسم اکڑا ہوا تھا لیکن میں اتنا آرام کر چکا تھا کہ معمولات میں حصہ لے سکوں۔ میں نے سوچا کہ اگر میں پیرس کی جگہ کسی اور کرۂ ارض پر اترتا تو شاید زندگی اتنی حیران کن نہ ہوتی۔ لابورژے کے ہوائی مستقر پر جو میرا استقبال تھا وہ اس شاندار استقبال کا محض پیش خیمہ تھا جو بعد میں تمام یورپ کی طرف سے مجھے دیا گیا۔ میرے پاس اتنے الفاظ ہی نہیں کہ میں اس شاہانہ استقبال کا شکریہ ادا کر سکوں! یہ دوسرے ہوا بازوں کی طرح مجھے بھی یقین ہے کہ ہوا بازی کا مستقبل نہایت روشن ہوگا۔ اب ۱۹۵۱ء ہے۔ اس وقت ہم اپنے گذشتہ خوابوں کی تعبیر دیکھ رہے ہیں لیکن ابھی ایک اور شاندار مستقبل کے خواب دیکھے جا رہے ہیں۔ ان خوابوں میں تباہ کن ہوائیاں[1] اور آواز سے زیادہ تیز طیاروں[2] کی پروازیں بھی شامل ہیں اب ہم سمندروں کے اوپر پرواز کرنے کی بجائے زمان و مکان کی وسعتوں میں سفر کرنے کے متعلق سوچ رہے ہیں لیکن اس نئی اور مافوق البشر دنیا میں ہم نہایت ہی خطرناک حالات سے دوچار ہیں۔ ہم دیکھتے ہیں کہ ہوائی جہاز اسی تہذیب کو جن کی وہ پیداوار ہیں تباہ کر رہے ہیں۔ ہم یہ سوچ کر حیران ہو رہے ہیں کہ راکٹ کی رفتار اور ایٹمی توانائی کا انسان کے ننگے جسم اور اس کے ذہن اور اسکی روح پر کیا اثر ہوگا۔ اب ہم اس مسئلہ سے دوچار ہیں کہ انسانی تخلیقات کو انسان کے فائدے کے لیے کس طرح استعمال کیا جائے، لیکن یہ سب مسائل میری سرگزشت کے دائرے سے جو ۱۹۲۷ء میں ختم ہو گئی تھی، باہر ہیں، اس وقت تو ہم صرف کرۂ ہوا پر تسخیر حاصل کرنے کے متعلق سوچا کرتے تھے!"

---

(۱) Rocket Missile (۲) Supersonic aeroplanes

ہماری مطبوعات

قیامت	ناول	رئیس احمد جعفری	5/-/-
مرزا نوشہ	ناول	عشرت رحمانی	5/8/-
موت سے ملاقات	ناول اگتھا کرسٹی	ترجمہ کمال احمد رضوی	3/-/-
باغ و بہار	قصہ چہار درویش	میر امن دہلوی	3/-/-
ماضی حال و مستقبل	از کیرو	ترجمہ ایم ایل فریدی	2/-/-
کیرو کی پامسٹری	از کیرو	ترجمہ کمال احمد رضوی	3/8/-

زیر طبع کتابیں

کنول	ناول	ڈاکٹر تاثیر مرحوم
نوشابہ	رومانی ناول	رئیس احمد جعفری
اندھا	,, ,,	,,
جواری	,, ,,	,,
بالا کوٹ	تاریخی ناول	,,
ساغر خوں	,, ,,	سید عابد علی عابد
یورش تاتار	(تاریخ)	,,
درد تہ جام	دیوان	,,
فرغانہ	تاریخی ناول	آغا اشرف
آپ کا ہاتھ	از کیرو	ترجمہ ایم ایل فریدی
پاپ کی نگری	امریکی افسانے	سیدہ نسیم ہمدانی

مکتبہء خاور - چوک مینار - لاہور